VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 6)
z dnia 30 grudnia 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 6)

30 grudnia 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych rządowego projektu ustawy budżetowej na rok 2016 (druk nr 146) w zakresie:
1) części budżetowej 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo:
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
c) plan finansowy instytucji gospodarki budżetowej z zał. nr 12 – Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej,
d) plan finansowy państwowego funduszu celowego z zał. nr 13 – Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym,
e) środki europejskie na finansowanie programów z zał. nr 4, 15.
2) części budżetowej 26 – Łączność:
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
c) dotacje przedmiotowe z zał. nr 9.
3) części budżetowej 39 – Transport:
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
c) dotacje podmiotowe i celowe z zał. nr 8,
d) dotacje przedmiotowe i podmiotowe z zał. nr 9,
e) programy wieloletnie z zał. nr 10,
f) środki europejskie na finansowanie programów z zał. nr 4, 15, 18,
g) plany finansowe państwowych osób prawnych z zał. nr 14:
– Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
– Transportowego Dozoru Technicznego.
4) części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego:
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
5) części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 41, 65, 71 i 75,
6) części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działów:
a) 600 – Transport i łączność:
– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,

– dotacje celowe z zał. nr 8,
– zadania z zakresu administracji rządowej i inne zadania zlecone jednostkom samorządu terytorialnego odrębnymi ustawami z zał. nr 7.

W posiedzeniu udział wzięli: **Kazimierz Smoliński** sekretarz stanu oraz **Piotr Stomma**, **Jerzy Szmit** i **Tomasz Żuchowski** podsekretarze stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa ze współpracownikami, **Jacek Bojarowicz** p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Barbara Brodowska-Mączka** zastępca dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Gospodarczej Ministerstwa Finansów, **Ignacy Góra** wiceprezes oraz **Radosław Pacewicz** dyrektor generalny Urzędu Transportu Kolejowego ze współpracownikami, **Jacek Jarząbek** zastępca głównego geodety kraju Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii wraz ze współpracownikiem, **Artur Kapuściński** dyrektor Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezji i Kartografii, **Ewa Suchora-Natkaniec** dyrektor w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikiem, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, **Jadwiga Wałaszczyk-Fedorowicz** dyrektor generalny Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego wraz ze współpracownikiem oraz **Tadeusz Winiarz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** oraz **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam serdecznie panie i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości na czele z panem ministrem, sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, Kazimierzem Smolińskim wraz ze współpracownikami. Witam dyrektorów poszczególnych instytucji, których będę zapraszać do zabrania głosu w kolejnych punktach porządku obrad.

Stwierdzam kworum. Możemy rozpocząć posiedzenie Komisji, którego przedmiotem w dniu dzisiejszym, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych rządowego projektu ustawy budżetowej na rok 2016, z druku nr 146, w zakresie ustalonym w postanowieniu marszałka Sejmu z dnia 29 grudnia 2015 r. Czy państwo zgłaszają wnioski do porządku obrad? Jeżeli nie, to stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek obrad. Przechodzimy do realizacji porządku.

Zgodnie z tradycją, będziemy rozpatrywać kolejne części budżetowe w ten sposób, że na wstępie poproszę przedstawiciela Ministerstwa o zreferowanie danej części budżetowej, a następnie posłów o wygłoszenie krótkiego koreferatu, po czym oddam głos państwu posłom do zadawania pytań. Potem będą odpowiedzi ministra i zaopiniujemy kolejne części budżetu. Czy są inne propozycje? Jeżeli nie, stwierdzam przyjęcie takiej procedury i rozpoczynamy, szanowni państwo, od części 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo. Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie tej części budżetu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Kazimierz Smoliński:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, projekt ustawy budżetowej na rok 2016 w części 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo przewiduje dochody w wysokości 80 862 tys. zł. Największą kwotę zaplanowanych dochodów, to jest 80%, stanowią wypłaty banków dotyczące spłat zadłużenia kredytobiorców z tytułu przejściowego wykupienia odsetek od kredytów mieszkaniowych. Jest to ponad 64 700 tys. zł.

Jeżeli chodzi o wydatki w tej części, to są one zaplanowane w wysokości 915 701 tys. zł. W dziale gospodarka mieszkaniowa zaplanowano kwotę 822 766 tys. zł, to jest prawie 90% ogółu środków. Z tej kwoty planuje się przeznaczyć środki w szczególności na Fundusz Dopłat – 485 000 tys. zł, z czego na program „Rodzina na swoim" 385 500 tys. zł, program finansowego wsparcia tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych 100 000 tys. zł – wzrost o 25% w stosunku do roku 2015 – i program popierania budownictwa mieszkaniowego w zakresie społecz-

nego budownictwa czynszowego – jest to kwota tylko 1500 tys. zł, ale trzeba ją brać razem z kwotą przewidzianą w Banku Gospodarstwa Krajowego, gdzie jest przewidziane 4 500 000 tys. zł w 10-letnim programie. W budżecie mamy przewidziane na ten dziesięcioletni okres chyba 750 000 tys. zł i w pierwszym roku zaplanowano tylko 1500 tys. zł, bo to jest początek tego programu, więc dopłaty do odsetek będą niewielkie. Dlatego jest to tylko 1500 tys. zł, ale – jak powiedziałem – cała wartość programu to jest prawie 752 000 tys. zł. Następnie, refundacja premii gwarancyjnych oraz premii za systematyczne oszczędzanie z tytułu zlikwidowanych książeczek mieszkaniowych wystawionych do dnia 23 października 1990 r. – to jest 300 000 tys. zł – wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych 35 000 tys. zł. W gospodarce gruntami i nieruchomościami to jest 1538 tys. zł. To są koszty funkcjonowania dwóch komisji – Państwowej Komisji Kwalifikacyjnej do spraw nadawania uprawnień zawodowych w zakresie szacowania nieruchomości oraz Komisji Odpowiedzialności Zawodowej i Obrońców z Urzędu. Pozostałe środki, to jest 92 825 tys. zł, zostaną przeznaczone na utrzymanie i statutową działalność Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego oraz Urzędu Ministra. Ponadto, w rezerwie celowej budżetu państwa, w części 83, zaplanowano środki w kwocie 730 000 tys. zł na sfinansowanie wypłat z Funduszu Dopłat wsparcia nabywców lokali mieszkalnych albo domów jednorodzinnych. To jest system Mieszkanie dla Młodych, nazywany w skrócie MdM.

W projekcie ustawy budżetowej na rok 2016 nie zaplanowano środków na zasilanie Funduszu Termomodernizacji i Remontów, gdyż zadania Funduszu w 2016 r. będą realizowane z oszczędności, które pozostaną na rachunku Funduszu na koniec 2015 r. W roku bieżącym nastąpiło zasilenie tego Funduszu kwotą 100 000 tys. zł pochodzącą z niewykorzystanych środków w ramach części 18, co umożliwi realizację wniosków składanych w 2016 r. i przyznanie premii termomodernizacyjnych, remontowych i kompensacyjnych.

Wydatki w zakresie środków unijnych. W ustawie na 2016 r., na realizację projektów unijnych w zakresie budżetu środków europejskich zaplanowano wydatki w kwocie 28 201 tys. zł, z czego w części 18 mamy 9000 tys. zł i w rezerwie ponad 19 000 tys. zł. Powyższe środki zostaną przeznaczone na realizację następujących projektów. W Głównym Urzędzie Geodezji i Kartografii to jest kwota wydatków w wysokości 20 004 tys. zł – budowa zintegrowanego systemu informacji o nieruchomościach z Centrum Analiz Przestrzennych Administracji Publicznej oraz Krajowa Baza Danych Geodezyjnej Ewidencji Sieci Uzbrojenia Terenu. Następnie – po drugie – to jest Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa i kwota wydatków 1922 tys. zł, gdzie mamy wzmocnienie potencjału legislacyjnego w zakresie obszaru inwestycyjno-budowlanego i opracowanie praktycznego informatora dla inwestorów w zakresie prawa budowlanego. I trzecia część wydatków, to Główny Urząd Nadzoru Budowlanego – kwota wydatków w wysokości 275 tys. zł na realizację projektu „Powszechny dostęp do rejestru wniosków i decyzji o pozwolenie na budowę oraz utworzenie internetowego serwisu informacyjnego w GUNB". To w skrócie część 18 projektu budżetu w zakresie budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Poproszę o wygłoszenie koreferatu panią poseł Annę Paluch. Proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w części 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo – powracając krótko do dochodów – widzimy, że podstawowym źródłem dochodów, które zostały założone o kilka procent niżej niż w roku bieżącym, są głównie wpłaty banków dotyczące spłat zadłużenia kredytobiorców z tytułu przejściowego wykupu odsetek od kredytów, to jest na zasadzie stosownej ustawy o pomocy państwa w spłacie niektórych kredytów. Są to również spłaty baków dotyczące zwrotów nominalnych kwot umorzeń kredytów w wysokości około 15 000 tys. zł. To są również opłaty za postępowania kwalifikacyjne w kwocie prawie 1000 tys. zł i drobniejsze rzeczy, jak

dokonywane zwroty premii gwarancyjnych i wpływy z różnych innych dochodów. Odnośnie do Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego oraz Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, są to opłaty za gospodarowanie mieniem.

Wydatki ujęte w tym dziale, to znaczy, w części 18 budżetu – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, a także stosowne rezerwy celowe, to przede wszystkim wydatki w Funduszu Dopłat, które stanowią około 72% planowanych wydatków. Refundacja premii gwarancyjnych i premii za systematyczne oszczędzanie – to jest kolejny dział. Następnie, wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych – około 2% planowanych wydatków, wydatki na Główny Urząd Geodezji i Kartografii – około 4%, wydatki Ministerstwa na jego funkcjonowanie – około 2% i wydatki na funkcjonowanie Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego – około 1%.

Szanowni państwo, była już mowa o tym, że mamy do czynienia z obsługą programu „Mieszkanie dla Młodych". Przypominam, że to jest program, który rozpoczął funkcjonowanie w 2014 r. i jest realizowany przez 14 banków, które podpisały stosowną umowę z BGK. To jest program w fazie rozruchu, jak bym powiedziała. Natomiast kolejny program, który jest objęty tymi płatnościami, to program „Rodzina na Swoim". Wiadomo, że on został wygaszony w 2012 r. Do końca 2012 r. można było składać wnioski. Kredyty faktycznie udzielone były w 2013 r. Polegają one na 8-letnich dopłatach do odsetek. To jest program, który został wygaszony przez poprzedni rząd, więc wpłaty z tego tytułu nie są duże.

Kolejna kwestia, to Fundusz Dopłat przede wszystkim dla gmin, które są zobowiązane do tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni, domów dla bezdomnych. Jak powiedział pan minister, będzie to kosztować około 100 000 tys. zł. I programy z zakresu popierania budownictwa mieszkaniowego, czyli społecznego budownictwa czynszowego. Myślę, że ten zestaw informacji, które pan minister przedstawił, jest na tyle wystarczający, że już nie będę wgłębiać się w te kwestie.

Proszę państwa, w tym dziale mamy zapisane również wydatki na funkcjonowanie ważnych organów administracji. To są oczywiście stosowne wydatki Ministerstwa. Przypominam, na podstawie danych przedstawionych nam przez rząd, że mamy do czynienia z takimi parametrami jak przeciętne miesięczne wynagrodzenie w grupie pracowników Ministerstwa. W grupie członków korpusu służby cywilnej będzie ono wynosić 6125 zł, a dla pracowników, którzy nie są objęci mnożnikowym systemem wynagrodzeń, będzie to kwota 3817 zł na wynagrodzenia. Dla osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe zaplanowano 447 tys. zł. Mam tylko uzupełniające pytanie, czy to jest wzrost, czy spadek. Jak to się ma do danych ubiegłorocznych, bo tego w tym materialne nie ma. Ponadto, przewidziano wydatki na: funkcjonowanie Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Budowlanego – 815 tys. zł; funkcjonowanie Państwowej Komisji Kwalifikacyjnej do spraw nadawania uprawnień zawodowych w zakresie szacowania nieruchomości – 701 tys. zł; koszty działalności Komisji Odpowiedzialności Zawodowej i Obrońców z Urzędu – 481 tys. zł oraz Głównej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej – 34 tys. zł.

Szanowni państwo, chciałabym się nieco skoncentrować na Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym i jego działalności. Nie wiem, czy nie wychodzę przed orkiestrę, czy to jest już, czy za chwilę… Dziękuję bardzo. A zatem, kontynuuję.

Proszę państwa, Fundusz Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym – jak wiadomo – jest utworzony na zasadzie przepisów ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne. Jest to państwowy fundusz celowy. Jego środkami dysponuje Główny Geodeta Kraju. Przychody z tego Funduszu na rok 2016 zaplanowano w kwocie 5830 tys. zł. One będą pochodzić przede wszystkim z udostępnienia zbiorów danych i innych materiałów z państwowego centralnego zasobu oraz za czynności związane z prowadzeniem i udostępnianiem tego zasobu, a także z przeprowadzenia postępowań kwalifikacyjnych dla osób, które ubiegają się o nadanie uprawnień zawodowych w dziedzinie geodezji i kartografii. Natomiast, koszty realizacji zadań w tym zakresie i środki z tego Funduszu będą przeznaczane głównie na finansowanie zadań związanych z aktualizacjami i utrzymaniem tego zasobu oraz nadawaniem uprawnień w zakresie geodezji i kartografii.

Proszę państwa, jak zawsze, przeznaczony jest do utrzymania Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. Przypominam, że na poziomie powiato-

wym działają powiatowe ośrodki dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej prowadzone przez właściwe samorządy, natomiast w tym dziale mamy ujęty Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. On, po zmianach dokonanych przez poprzedni rząd w ustawie o finansach publicznych, ma status instytucji gospodarki budżetowej, a wcześniej był gospodarstwem pomocniczym w Głównym Urzędzie Geodezji i Kartografii. Tam są zaplanowane wydatki na finansowanie świadczenia usług na rzecz Głównego Geodety Kraju w kwocie prawie 8500 tys. zł oraz usług świadczonych na rzecz pozostałych odbiorców. Przede wszystkim mamy tu do czynienia z wydatkami na: prowadzenie podstawowych osnów geodezyjnych grawimetrycznych, magnetycznych; obsługę centrów systemu precyzyjnego pozycjonowania ASG-EUPOS; utrzymywanie infrastruktury technicznej Zintegrowanego Systemu Informacji o Nieruchomościach; utrzymywanie i prowadzenie Państwowego Rejestru Granic i Powierzchni, bazy danych nazw geograficznych i innych stosownych rejestrów.

Proszę państwa, jeszcze mała informacja dotycząca przeciętnych płac w tym zakresie, w tym dziale. Otóż, wynagrodzenia w tej jednostce wzrosły o 4,9%. Planuje się oczywiście, że w 2016 r. wzrosną i przeciętne wynagrodzenie wyniesie 4154 zł. Przewiduje się jego wzrost o 193 zł w stosunku do tegorocznych wynagrodzeń. W Centralnym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej zatrudnione są w tej chwili 82 osoby.

Tyle w największym skrócie. Proszę państwa, każdy z państwa te materiały otrzymał, myślę, że jest szansa na dokładną analizę tych danych. Na tym bym zakończyła mój koreferat, składając zarazem wniosek o przyjęcie przedstawionych materiałów i pozytywną opinię Komisji w tym zakresie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Bardzo dziękuję pani poseł. Otwieram dyskusję. Jako pierwsza zgłosiła się pani poseł Krystyna Sibińska. Proszę bardzo.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, chcę poprosić pana ministra o informacje dotyczące mieszkaniówki, bo cztery instrumenty, o których mówili pan minister i pani poseł, są już w obiegu, że tak powiem. One funkcjonują i w większości są przygotowane przez rząd Platformy Obywatelskiej. Moje pytanie jest… Ja nie przeszkadzałam pani. Powiedziałam „w większości”. Proszę słuchać uważnie.

Chciałabym natomiast zapytać o coś, co pojawiało się w expose pani premier, a mianowicie, o te słynne mieszkania za 2500 zł. Chciałabym poprosić pana ministra, żeby uchylił rąbka tajemnicy i powiedział – oczywiście, jeśli jest to możliwe – w jakim instrumencie to będzie się mieścić. Czy to będzie nowy instrument, czy przerobiony któryś z tych instrumentów, jak chociażby program wspierania budownictwa mieszkaniowego? Nie ukrywam, że wszyscy jesteśmy zainteresowani sposobem, w jaki to będzie realizowane, a w budżecie na 2016 r., w tym, co czytam – może źle – nie doczytałam tego, ale proszę wybaczyć, było mało czasu na zapoznanie się z tymi propozycjami. Zatem, moje pytanie do pana ministra – proszę uchylić rąbka tajemnicy, jak będzie wyglądać realizacja tych słynnych mieszkań za 2500 zł za m^2. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję pani poseł. Czy w tej części są inne pytania? Czy inni posłowie chcieliby zabrać głos? Jeżeli nie, zamykam listę posłów i oddaję głos panu ministrowi w celu udzielenia odpowiedzi. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pierwsze pytanie, pani poseł Paluch. Jeżeli chodzi o kwestię wzrostu wynagrodzeń, to wzrost wynagrodzeń w tym dziale wynosi 5,5%. W zakresie geodezji, poproszę za chwilę o odpowiedź zastępcę głównego geodety kraju, pana Jacka Jarząbka.

Natomiast, odpowiadając na pytanie pani poseł Sibińskiej, chciałbym jednoznacznie stwierdzić, że państwo sami wiedzą, że budżet jest taki, jaki jest. On nie jest z gumy i nie możemy go drastycznie przerobić, aby można było od razu, w pierwszych miesiącach czy nawet w pierwszym roku, zrealizować wszystko to, co było obiecane w kampanii

wyborczej. Nigdy nie było tak, że mówiliśmy, iż będą mieszkania za 2500 zł, tylko mówiliśmy, że jeżeli grunt będzie dostarczony za darmo, jeżeli uzbrojenie będzie dostarczone za darmo budującemu – czy to będzie grunt Skarbu Państwa czy gminny, czy samorządowy, mówiąc szerzej – będzie sfinansowane uzbrojenie terenu, to wówczas, jeżeli weźmiemy stawki SEKOCENBUD, wynika z nich jednoznacznie, że koszt budowy jednego metra powierzchni użytkowej mieszkalnej wynosi około 2500 zł. O tym mówiliśmy, że taki jest koszt. Jeżeli to będziemy realizować, a wymaga to w tym roku przerobienia jednego z funduszy – pracujemy w tej chwili nad tym – głównie funduszu dopłat do lokali, który będzie realizowany przez Bank Gospodarstwa Krajowego, to możemy dojść do takiej stawki, że koszt budowy będzie wynosić 2500 zł, co automatycznie musi wpłynąć na wysokość czynszu pobieranego przy takim koszcie budowy. Jeżeli bowiem mamy niski koszt budowy, to automatycznie ten czynsz musi być niższy.

Z dochodzeniem do tego wiążą się dwie kwestie – czy zostawiamy kwestię samego najmu i będziemy to robić dwutorowo. Z jednej strony – mieszkania tylko na wynajem, bo z tym Polska ma ogromny problem. Jesteśmy raczej w drugiej części czołówki europejskiej, czyli w końcówce, jeżeli chodzi o dostępność tanich lokali na wynajem. Natomiast, jeśli chodzi o własność, to jesteśmy w czołówce. Mimo że nie należymy do najbogatszych społeczeństw Europy, własności mamy ponad 80%. Systemy, które do tej pory są, czyli kupowanie mieszkań na własność, powodują, że jesteśmy w tej czołówce, natomiast trzeba doprowadzić do tego, żeby można było dostarczyć mieszkańcom, obywatelom Polski, tanie mieszkania z ewentualną możliwością spłaty tego lokalu w kilkudziesięcioletnim okresie spłaty, łącznie z czynszem. Takie dojście do własności. Nie będziemy natomiast wspierać tego systemu, który jest do tej pory, że państwo wspiera wyłącznie kupowanie mieszkań. Ci, którzy są bardziej zamożni, radzą sobie z tym w Polsce bardzo dobrze, czego najlepszym dowodem są bardzo dobre wyniki firm deweloperskich, które same mówią o kilkunastu czy kilkudziesięcioprocentowych marżach, jakie uzyskują. To znaczy, że taki rynek jest w Polsce. Natomiast, jest problem z dostępnością mieszkań na wynajem, ewentualnie mieszkań z długookresową spłatą wartości tego mieszkania. Czy to będzie w formie mieszkań budowanych przez spółki gminne czy przez spółdzielnie mieszkaniowe, my w najbliższym czasie taki program przedstawimy – jak mówiła pani premier, w ciągu tych stu dni. Nie wiem, czy to wystarczy. Jeżeli nie, mogę kontynuować… Natomiast, odnośnie do geodezji, poproszę zastępcę głównego geodety kraju.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Bardzo proszę.

Zastępca głównego geodety kraju Jacek Jarząbek:

Jacek Jarząbek, zastępca głównego geodety kraju. Odnosząc się do kwestii zwiększenia wynagrodzeń, chciałbym zwrócić uwagę, że w głównej części dotyczy to wynagrodzeń, które wynikają z planowanej realizacji projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. To jest główny powód tego zwiększenia. Zaczynamy trzy duże projekty z Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa, i stąd ten niewielki wzrost. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Jestem przekonany, że na pytanie pani poseł Sibińskiej pan minister odpowiedział wystarczająco. Oczywiście, bardzo mnie cieszy troska pani poseł o realizację programu wyborczego Prawa i Sprawiedliwości, aczkolwiek myślę, że dzisiaj tematem posiedzenia naszej Komisji nie jest ów program, tylko rozmawiamy o budżecie, a w szczególności o części 18 tego budżetu. Zatem, bardzo bym prosił… Jeżeli pani poseł musi dopytać…

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Będę wdzięczna, panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

… to bardzo bym prosił, żeby pani trzymała się tematu dzisiejszego posiedzenia Komisji. Proszę bardzo.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Absolutnie się trzymam, panie przewodniczący. Przykro mi, ale pan minister nie zaspokoił mojej ciekawości, bo ja nie oczekiwałam, że pan minister przedstawi szczegółowo ten program dotyczący budowy mieszkań za 2500 zł za m^2. Natomiast, jeżeli pan minister sam wspomniał o tym, że gminy, samorządy, mają przekazać grunty uzbrojone, to oczekiwałabym przynajmniej jakiejś zapowiedzi zapisu w budżecie, który pozwoli na wsparcie samorządów w realizacji tych zadań nałożonych dodatkowo, bo przecież przyzna pan, panie przewodniczący, że uzbrojenie terenów i ich przekazywanie musi być w jakiś sposób wykonane. Gminy muszą mieć na to środki. To, że wprowadziliśmy jako Platforma Obywatelska program budowy mieszkań na wynajem jest wyjściem naprzeciw oczekiwaniom społeczeństwa…

Czy może pan przewodniczący poprosić panią poseł Paluch, żeby nie przeszkadzała, kiedy inni posłowie się wypowiadają, bo chyba nie przestawiła się jeszcze pani poseł z tych funkcji? Ja naprawdę nie przeszkadzałam, kiedy pani poseł mówiła.

Dlatego przynajmniej oczekiwałabym od pana ministra odpowiedzi, w jaki sposób ten program będzie budowany. I przyzna pan, panie przewodniczący, że jakieś zapisy dotyczące wydatków w tym zakresie, a związanych akurat z tym działem, czyli z budownictwem mieszkaniowym, powinny się znaleźć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Wydawało mi się, że pan minister na to pytanie udzielił wystarczającej odpowiedzi zapowiadając przedstawienie tego programu dopiero w ciągu następnych miesięcy, a jego realizację – jak rozumiem – w następnym roku budżetowym. Jeżeli jednak ta odpowiedź pani nie wystarczyła, to oczywiście poproszę jeszcze pana ministra o ponowne powtórzenie tej kwestii.

Natomiast, w tej chwili, zgodnie z naszą umową – ustaleniem, jakie podjęliśmy na poprzednim posiedzeniu Komisji – jest tak zwana druga tura pytań, którą otworzyliśmy oddając głos pani poseł Sibińskiej. Chciałbym poprosić panie i panów posłów o ewentualne wykorzystanie tego momentu i zgłoszenie się do zadania pytania, bo po odpowiedzi ministra przyjmiemy opinię odnośnie do części 18.

Widziałem zgłoszenia pani poseł Milczanowskiej i pani poseł Paluch. Czy są jeszcze posłowie, którzy chcieliby zabrać głos w tym punkcie? Jeżeli nie, zamykam listę posłów zapisanych do głosu. Proszę panią poseł Milczanowską.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję serdecznie. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, w nawiązaniu do wystąpienia pani poseł, która siedzi vis a vis mnie, ja doskonale zrozumiałam wypowiedź pana ministra odnośnie do expose pani premier. Państwo oczekiwaliby, żeby w ciągu miesiąca wszystko działo się na „pstryk". Tak nie może być. To my słyszymy od was, że jest zbyt duże tempo niektórych ustaw…

Wierzę, że tak się stanie, że powstanie program budowy mieszkań i że metr kwadratowy tego mieszkania będzie kosztować 2500 zł. Mówię to jako doświadczony samorządowiec, który, wspólnie z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, wchodził w budowę mieszkań z 40-procentową dopłatą ze strony BGK.

A swoją drogą, chciałabym przypomnieć, że gminy – tam, gdzie funkcjonują Towarzystwa Budownictwa Społecznego – znakomicie sobie radziły z budowaniem, i to za waszej działalności zostały zlikwidowane kredyty na budowanie takich mieszkań, bo wszystko szło w prywatne ręce prywatnych deweloperów i przez kilka lat to budownictwo było zamrożone. Dobrze, że ono teraz rusza i od roku 2016 będzie możliwość tych dofinansowań, bo rzeczywiście mogą być dostępne mieszkania na średnią kieszeń naszych obywateli.

Gminy z pewnością przekażą grunty – grunty uzbrojone – jeżeli będzie jeszcze większa możliwość dofinansowania ze strony… Myślę, że to będzie się dziać za pośrednictwem Banku Gospodarstwa Krajowego. Jeżeli to dofinansowanie wzrośnie – nie tak, jak mamy teraz do 40% – na przykład, do 70% czy 80%, to jestem przekonana, że wiele gmin zdecyduje się na takie budownictwo dla mniej zamożnych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, pani poseł. I pani poseł Paluch jako ostatnia. Proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, myślę, że pani poseł Sibińska, doświadczona jako poseł, ma orientację w tym, jaka jest procedura przygotowywania i konstrukcji budżetu, że przygotowanie budżetu na rok 2016 zaczyna się około maja roku 2015. Poszczególne jednostki objęte finansami publicznymi – że tak powiem – składają swoje wnioski, potem ktoś te wnioski „przycina". Następnie jest to konstruowane, a potem opiniowane. Pani poseł, nie wiem, kto tu wyszedł z roli. Myślę, że każdy poseł z pewnym doświadczeniem zdaje sobie sprawę z tego, że na radykalną zmianę budżetu nie ma nawet cienia możliwości. Jest to kompletnie nierealne oczekiwanie.

Natomiast, wracając do kwestii. Ja pani poseł przypomniałam delikatnie, że to właśnie wasz rząd wygasił program „Rodzina na Swoim" – najbardziej skuteczny i najbardziej efektywny program, który pomagał młodym rodzinom zyskać mieszkanie. Powtarzaliśmy to po wielokroć. Spływało to po was jako koalicji rządzącej jak przysłowiowa woda po psie. Jestem przekonana, że rząd Prawa i Sprawiedliwości ten niekorzystny trend odwróci, że skończy się dotowanie dobrych firm deweloperskich, bo nie bez kozery wasz program MdM nosił zasłużoną nazwę „deweloper na swoim", i że zacznie się dbanie i wspieranie finansami publicznymi programów, które najszerszemu kręgowi ludzi o umiarkowanych i niewielkich dochodach pomoże osiągnąć status posiadacza mieszkania. I jestem przekonana, że kolejny budżet będzie zawierać takie elementy.

A wracając jeszcze do nadzoru budowlanego, zapomniałam dopytać o jedną kwestię. Zawsze opiniując budżety trochę się martwiliśmy i pochylali nad stanem kadrowym Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego i nad tym, że pracownicy tych jednostek mają pewne niedobory finansowe, jeżeli chodzi o wynagrodzenia. Chciałabym poprosić o informację – bo tego nie ma, jest tylko podana średnia płaca – czy od bieżącego roku to wzrosło, i o ile. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. W ten sposób zakończyliśmy dyskusję. Jeżeli pan minister chciałby jeszcze zabrać głos jako ostatni w tym punkcie, to proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pani poseł, odnosząc się do kwestii dofinansowania uzbrojenia, zapewne pani wie, że jest pewien problem z pozyskiwaniem środków unijnych na dofinansowanie uzbrojenia terenów mieszkaniowych, ponieważ generalnie środków na uzbrojenie terenów mieszkaniowych nie ma. One głównie są przeznaczane na uzbrojenie terenów przemysłowych. Tylko w zakresie wsparcia tak zwanych mieszkań chronionych mamy wzrost wydatków do 100 000 tys. zł. Tam, gdzie tworzy się lokale socjalne, mieszkania chronione, noclegownie i domy dla bezdomnych, uzbrajanie tych terenów może być wspierane przesz środki unijne. Analizujemy w tej chwili możliwość pozyskiwania środków unijnych na wspieranie dofinansowania uzbrojenia terenów mieszkaniowych. Być może będziemy musieli robić to wyłącznie z własnych środków, ale w tym budżecie nie było możliwości radykalnego zwiększenia środków na to. Tylko w zakresie programu mieszkań chronionych możemy te środki wydatkować i na pewno będzie pewna pomoc dla samorządów, które takie lokale chcą budować. Natomiast, jeżeli chodzi o wsparcie normalnych mieszkań – mówiąc kolokwialnie – to tych środków unijnych na dzisiaj nie można pozyskiwać i musimy to robić wyłącznie z budżetu państwa. Powtarzam po raz kolejny, że w tej chwili nie dało się tego wszystkiego zwiększyć, bo gdybyśmy zaczęli zwiększać, to zaraz by państwo powiedzieli, że zwiększamy deficyt i byłby zarzut, dlaczego to robimy. Tak więc, to wszystko musi wymagać czasu i pewnych analiz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Padł wniosek o pozytywną opinię w części 18. Jeżeli nie będzie sprzeciwu – nie słyszę sprzeciwu – stwierdzam, że Komisja zaopiniowała pozytywnie część 18 budżetu.

Przechodzimy do części 26 budżetu. Poproszę pana ministra o zreferowanie tej części. Proszę.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, część 26 – Łączność, to nie jest duża część. Planuje się dochody w wysokości 10 tys. zł, które będą pochodzić z tytułu rozliczeń lat ubiegłych. Natomiast, jeśli chodzi o wydatki, na 2016 r., na realizację zadań z zakresu łączności zaplanowano środki w wysokości 7477 tys. zł. One są przeznaczone na dofinansowanie przesyłek ustawowo zwolnionych z opłat pocztowych – to jest 2237 tys. zł. Zgodnie z ustawą – Prawo pocztowe, operator pocztowy, który nie pobrał opłaty za usługę pocztową zwolnioną z opłaty, za jej świadczenie otrzymuje z budżetu państwa dotację przedmiotową. Następnie, na sfinansowanie działalności Urzędu Ministra – 4767 tys. zł i na realizację zadań obronnych, ujętych w programie pozamilitarnych przygotowań obronnych państwa w latach 2013-2022 – 473 tys. zł. Ponadto, w projekcie ustawy budżetowej została utworzona rezerwa celowa pod nazwą „Rezerwa na sfinansowanie kosztu netto dla operatora wyznaczonego z tytułu obowiązku świadczenia usług powszechnych" w wysokości 6670 tys. zł. Poczta Polska, jako operator wyznaczony, została zobowiązana do świadczenia powszechnych usług pocztowych na terenie kraju, w sposób jednolity, na porównywalnych warunkach i po przystępnych cenach. Koszt netto obowiązku świadczenia usług powszechnych jest finansowany z udziałów operatorów pocztowych objętych obowiązkiem udziału w opłacie oraz z budżetu państwa, jeżeli suma tych udziałów jest niewystarczająca na sfinansowanie kosztu netto. I to wszystko, dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. W tym punkcie poproszę o zabranie głosu pana posła Piotra Króla jako osoby koreferującej. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, uzupełniająco do części 26 – Łączność, tak jak pan minister powiedział, w projekcie ustawy budżetowej na rok 2016, na realizację zadań z zakresu łączności zaplanowano środki w wysokości 14 147 tys. zł. Chciałbym przypomnieć, że na dofinansowanie przesyłek ustawowo zwolnionych z opłat pocztowych w tym budżecie zaplanowano wydatki w kwocie 2237 tys. zł i jest to wydatek związany z art. 27 ustawy – Prawo pocztowe. Otóż, operator pocztowy, który nie pobrał opłaty za usługę pocztową ustawowo zwolnioną z opłaty, za jej świadczenie otrzymuje z budżetu państwa dotację przedmiotową do świadczonej usługi pocztowej. Powyższe dotyczy trzech rodzajów przesyłek – dla ociemniałych, zawierających egzemplarze obowiązkowe wysyłane do bibliotek uprawnionych do ich otrzymania oraz pakietów wyborczych i kopert zwrotnych w głosowaniu korespondencyjnym. Pan minister mówił o tych kwotach, które zostały zaplanowane w zakresie wydatków budżetu państwa i ujęte w rezerwie celowej.

W związku z tym, panie przewodniczący i Wysoka Komisjo, po analizie przedłożonego projektu ustawy budżetowej wraz z załącznikami, stwierdzam, że projekt ustawy w części budżetowej 26 – Łączność, przedstawiony przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w zakresie przedmiotowym, jak i podmiotowym oraz środków europejskich na finansowanie programów, nie budzi zastrzeżeń natury merytorycznej i formalnej. Przedstawione uzasadnienie planowanej wysokości przychodów i rozchodów budżetu państwa jest rzeczowe. Nie wnoszę żadnych uwag i proszę Komisję Infrastruktury o przyjęcie pozytywnej opinii w przedmiotowym zakresie. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Serdecznie dziękuję, panie pośle. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z pań i panów posłów chciałby w tym punkcie zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń. Ponieważ padł wniosek o pozytywną opinię, jeśli nie usłyszę sprzeciwu – a sprzeciwu nie słyszę – uznaję, że Komisja pozytywnie zaopiniowała budżet w części 26.

Przechodzimy do realizacji kolejnej części budżetowej, 39 – Transport. Pozwolą państwo, że w tym momencie powitam wśród nas pana ministra Jerzego Szmita, który

z pewnością w tym punkcie zechce przedstawić nam tę część budżetu. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Jednak ja będę referować.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Przepraszam bardzo. Dobrze. Jednak pan minister – sekretarz stanu Kazimierz Smoliński. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Transport, to nie tylko drogi, ale trochę szerszy zakres. To jest niewątpliwie największa część budżetu. W części 39 – Transport planuje się uzyskać dochody w wysokości 139 467 tys. zł. To jest prawie 13-procentowy wzrost w stosunku do ustawy budżetowej na 2015 r. Najwyższe wpływy, to jest 77 000 tys. zł, zaplanowanych przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego, głównie z tytułu grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego i kar.

Ponadto, dochody zaplanowane zostały w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – ponad 42 000 tys. zł, Urzędzie Lotnictwa Cywilnego – 17 471 tys. zł i w Ministerstwie oraz z tytułu wpłaty do budżetu 30% zysku Transportowego Dozoru Technicznego – 2272 tys. zł. To po stronie dochodów.

Natomiast, po stronie wydatków, w części 39 – Transport zaplanowano wydatki w wysokości 8 559 850 tys. zł – to jest ponad 15-procentowy wzrost w stosunku do 2015 r. Tu mamy najpierw infrastrukturę kolejową – 3 984 883 tys. zł. To jest wzrost ponad 25-procentowy. Te wydatki, to są: dotacje podmiotowe dla PKP Polskie Linie Kolejowe – 2 747 902 tys. zł. Środki te zostaną przeznaczone na sfinansowanie kosztów zarządzania, remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej. Dotacje celowe na realizację zadań inwestycyjnych w liniach kolejowych oraz dworcach kolejowych – 938 502 tys. zł. Tutaj mamy ogromny wzrost o ponad 300%. I zadania na liniach kolejowych w ramach Krajowego Programu Kolejowego – do 2023 r. 920 682 tys. zł; budowa i przebudowa dworców kolejowych – 17 820 tys. zł i współfinansowanie projektu z udziałem środków Unii Europejskiej 298 479 tys. zł. Planuje się również przeznaczyć środki z Funduszu Kolejowego w kwocie 1 289 000 tys. zł na refinansowanie zobowiązań PKP PLK S.A., wynikających z realizacji inwestycji kolejowych – to są obligacje i kredyty – oraz na dofinansowanie przez samorządy województw zakupu, modernizacji i napraw pojazdów kolejowych oraz na sfinansowanie inwestycji PKP SKM w Trójmieście. Ponadto, w rezerwie celowej zaplanowano środki z tytułu normalizacji rachunkowości związanej z infrastrukturą kolejową, w związku z kosztem utrzymania Straży Ochrony Kolei, w kwocie 110 000 tys. zł.

Natomiast, w zakresie drogownictwa mamy wydatki w kwocie 3 220 702 tys. zł. Tu mamy na bieżąco; utrzymanie sieci drogowej – 1 570 000 tys. zł; remonty sieci drogowej – 125 705 tys. zł; budowę i przebudowę dróg krajowych – 281 999 tys. zł; prace przygotowawcze pod budowę – 268 190 tys. zł; urządzenia ochrony środowiska – 66 637 tys. zł; poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego – 36 437 tys. zł oraz utrzymanie i statutową działalność Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – 585 708 tys. zł. Planuje się również w 2016 r. przeznaczyć 14 620 000 tys. zł na zadania inwestycyjne ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 plus dwa, z perspektywą do 2025 r.

Następne wydatki, to są dotacje do krajowych pasażerskich przewozów kolejowych w kwocie 982 399 tys. zł, z czego na przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe PKP Intercity i Przewozy Regionalne – 537 956 tys. zł oraz na dotacje przedmiotowe do ustawowych ulg taryfowych – 444 443 tys. zł. Następne wydatki, to dotacje dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin. Tu mamy koszt 10 784 tys. zł. Kolejne dotacje podmiotowe – dla uczelni publicznych kształcących personel lotniczy, w kwocie 17 883 tys. zł. Ponadto zabezpieczono środki na: utrzymanie i statutową działalność Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego – 124 655 tys. zł; Urzędu Ministra Infrastruktury i Budownictwa – 64 850 tys. zł; Urzędu Lotnictwa Cywilnego – 57 735 tys. zł i Centrum Unijnych Projektów Transportowych – 56 089 tys. zł.

Następne są wydatki budżetu środków europejskich. W projekcie ustawy, w zakresie części 39 zaplanowano środki budżetu europejskiego w wysokości 7 693 634 tys. zł, głównie w ramach POIŚ, czyli Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, a teraz już w nowej perspektywie 2014-2020. One zostały przeznaczone na następujące elementy. Drogi publiczne krajowe – 2 389 174 tys. zł; infrastruktura kolejowa – 1 343 079 tys. zł; krajowe pasażerskie przewozy kolejowe – 507 419 tys. zł; pozostałe unijne projekty transportowe – 3 453 962 tys. zł. Ponad powyższą kwotę środków europejskich zapisaną w części 39 – Transport, planuje się uruchomienie środków na realizację projektów unijnych z rezerwy celowej w wysokości 6 255 709 tys. zł. Będą one stanowić uzupełnienie środków zaplanowanych w części 39 – Transport.

To tyle, jeżeli chodzi o ogólną informację. Jest tu dwóch panów wiceministrów – pan wiceminister Jerzy Szmit oraz pan wiceminister Piotr Stomma – i w zakresie kolejnictwa są do państwa dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję serdecznie, panie ministrze. Przepraszam, rzeczywiście nie powitałem pana ministra Piotra Stommy, co w tym momencie serdecznie czynię. Pan minister Piotr Żuchowski również jest tu z nami, a więc jest tu prawie cały skład Ministerstwa, z wyjątkiem pana ministra Adamczyka, który jest w tej chwili na posiedzenie Komitetu Stałego Rady Ministrów.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Jako pierwszego, poproszę o zabranie głosu pana posła, przewodniczącego Rzońcę, jako koreferenta. Proszę bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, część 39 budżetu dotyczy transportu i obejmuje oczywiście dochody, wydatki, wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych, dotacje podmiotowe, przedmiotowe i celowe, środki europejskie na finansowanie programów wieloletnich programów, plany finansowe państwowych osób prawnych, na przykład Transportowego Dozoru Technicznego czy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Dochody zostały omówione. To jest kwota ponad 139 000 tys. zł. Wydatki, to jest ponad 8 500 000 tys. zł ze znacznym wzrostem.

Zaplanowane wydatki dotyczą – mówiąc rozdziałami – krajowych pasażerskich przewozów kolejowych, infrastruktury kolejowej, lokalnego transportu zbiorowego, krajowych dróg publicznych, dotacji dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, infrastruktury portowej, inspekcji transportu drogowego, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i pozostałych wydatków. Wśród wydatków widzimy też rezerwy celowe. Może uzupełniając wspomnę jeszcze o tych rezerwach, że są tu rezerwy dla prezydentów miast na prawach powiatu na drogi z Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Mamy tu też zaplanowane wydatki na drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne. Wśród wydatków widnieją także zapisy wydatków budżetowych środków europejskich na 2016 r., o których mówił pan minister. Jest to bardzo pokaźna kwota ponad 7 693 000 tys. zł. Z tych środków będą finansowane jeszcze zadania z poprzedniej perspektywy finansowej 2007-2013, ale także, między innymi, Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej i program Infrastruktura i Środowisko z perspektywy 2014-2020 oraz bardzo ciekawy instrument nazwany „Łącząc Europę".

Zaplanowane są także wydatki dla państwowych jednostek budżetowych oraz tych państwowych jednostek budżetowych, które nie są objęte systemem mnożnikowym. W wydatkach mamy tak zwane dotacje podmiotowe, na przykład, dla PKP PLK, a nawet dla szkoły wyższej. Wydatki na dotacje celowe – dla PKP Intercity, PKP Polskie Linie Kolejowe, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin. Są wydatki dla przewoźników krajowych pasażerskich z tytułu ulg, a mamy także informacje o wydatkach związanych z finansowaniem Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r., z czego finansowanie na rok 2016 wynosi 1 788 000 tys. zł. Wydatki na PAŻP to ponad 10 000 tys. zł i wydatki na Program Budowy Dróg Krajowych i autostrad w perspektywie do 2023 r. z przedłużeniem o dwa lata.

Oczywiście wydatki budżetowe to jedno, natomiast wydatki na transport są zapisane także w funduszach celowych – w Krajowym Funduszu Drogowym. Zatem, w sumie,

na infrastrukturę drogową na 2016 r. mamy przewidziane ponad 17 840 000 tys. zł, z czego, z Krajowego Funduszu Drogowego ponad 14 619 000 tys. zł. Na transport kolejowy mamy w sumie 12 145 000 tys. zł, w tym, z Krajowego Funduszu Kolejowego, 1 288 000 tys. zł.

W projekcie budżetu widzimy też zapisy związane z realizacją przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jest to bardzo pokaźna kwota – ponad 3 943 000 tys. zł. To będą środki z Unii Europejskiej. Biorąc pod uwagę to, że kierownictwo resortu miało bardzo ograniczone możliwości w tym krótkim czasie – choć bardzo doceniamy pogłębione analizy, z którymi spotykamy się przy omawianiu budżetu – i biorąc pod uwagę wszystkie uwarunkowania, wnoszę o to, by pozytywnie zaopiniować część 39 projektu ustawy budżetowej na rok 2016. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Serdecznie dziękuję panu przewodniczącemu. Kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos w tym punkcie? Pani poseł Sibińska, proszę bardzo.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, ja bym tylko poprosiła pana ministra o kilka informacji – niekoniecznie teraz, jeśli pan minister nie będzie mieć tej wiedzy. Po pierwsze, nie zauważyłam w inwestycjach drogowych obwodnicy Krosna Odrzańskiego, a ta inwestycja jest zapisana w Programie Budowy Dróg Krajowych. Rozumiem, że to jest początek inwestycji, więc chociażby na etap przygotowawczy powinny pojawić się środki. Nie widzę tych informacji.

Jeśli chodzi o koleje, chciałabym poprosić o potwierdzenie i o informację. Linia kolejowa 203, odcinek Gorzów-Krzyż, ma być realizowana we współpracy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Lubuskiego, natomiast te środki również powinny być zapisane. Rozpoczęte są prace. Ogłoszone są przetargi na modernizację estakady kolejowej w ciągu linii 203 w Gorzowie Wielkopolskim, chciałabym więc mieć potwierdzenie, że ta inwestycja będzie realizowana bez żadnych przeszkód.

I kolejne pytanie, dotyczące również kolei i linii 203. Chodzi o elektryfikację tej linii na odcinku Kostrzyn nad Odrą – Krzyż. Jest to bardzo wrażliwy odcinek. To jest połączenie z Europą Zachodnią, z Berlinem. Zabiegamy o tę elektryfikację. Było zebranych mnóstwo podpisów w konsultacjach. Wiem, że te konsultacje jeszcze trwały, że jeszcze miały być uwzględniane sprawy związane z ochroną środowiska. Jeśli o tym mówimy, to bez wątpienia elektryfikacja tego odcinka to jest poprawa naszego środowiska. Zatem bardzo proszę o odpowiedź na te pytania teraz, jeśli to jest możliwe, a jeśli nie, to na piśmie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł, przewodniczący Stanisław Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Kilka zdań ogólnych, ponieważ nie ma wątpliwości, że realizacja programów infrastrukturalnych to jest proces wymagający czasu. Nie mam więc wątpliwości, że nowa ekipa, resort pod nowym kierownictwem przygotował plan na 2016 r. na podstawie długofalowego planu, który był realizowany przez poprzednią ekipę. Dlatego ważne będzie spotkanie Komisji z kierownictwem resortu, na które – mam nadzieję – cała Komisja oczekuje, a na którym poznamy plany i zamierzenia resortu na całą kadencję, także w kontekście wypowiadanych tez w kampanii wyborczej. A przypomnę, że z dużym wydźwiękiem trafiały do społeczeństwa tezy, że przygotowany plan jest nierealny, że to są potężne kwoty, że to nijak się ma do wielkości środków finansowych itd. Oczywiście, odbyliśmy już na sali plenarnej debatę o tym, zresztą bardzo merytoryczną. Warto kontynuować tę rozmowę, bo chociażby rynek paliwowy sprzyja infrastrukturze. W dalszym ciągu notujemy spadek cen paliw, a udział paliw w budownictwie infrastrukturalnym jest po prostu znaczący. To jest pierwsza kwestia.

Teraz, jeżeli można, zapytałbym tylko ogólnie o Główny Inspektorat Transportu Drogowego, bo rozumiem, że jest tu przejście do rutynowego sfinansowania zadań na 2016 r., ale też zapowiadane zmiany w kontekście przyporządkowania i zmiany funkcjonowa-

nia GITD. Zapytałbym także o Transportowy Dozór Techniczny, ponieważ wielokrotnie wyrażaliśmy tutaj, w tym gronie, troskę o to, żebyśmy mieli silnego operatora na tym rynku.

W zasadzie – tak, jak powiedziałem – odnośnie do zadań rzeczowych, można pytać o szczegóły, dlaczego ta inwestycja, a nie ta. Akurat w tej krótkiej perspektywie rocznej nie ma to większego znaczenia. Ważna będzie ta dyskusja, o której mówiłem. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. I poproszę o zabranie głosu pana posła Ireneusza Zyska.

Poseł Ireneusz Zyska (Kukiz15):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie ministrze, zwracam się do właściwego ministra o odpowiedź, ponieważ pojawiły się takie informacje, opinie, że wartość zadań wpisanych do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 z perspektywą do 2025 r. jest zaniżona o około 30%. Biorąc pod uwagę kwotę czy wartości przyjęte w samym programie, to jest ponad 155 000 000 tys. zł, a na 2016 r. 17 840 000 tys. zł. Jeżeli to by się potwierdziło na etapie wykonania tego programu, to czekała by nas albo bolesna redukcja tych zadań, albo poszukiwanie środków na realizację. Czy państwo jako nowy skład Rady Ministrów mieli już możliwość weryfikacji tych zadań pod względem wartości wpisanych do programu, i czy jest szansa na realizację? Pytam, bo oczywiście wszystkie zadania są jak najbardziej potrzebne i uważam nawet, że jest ich zbyt mało w kontekście potrzeb cywilizacyjnych i rozwoju kraju, natomiast, wartości są nieubłagane i pieniądz będzie mieć decydujące znaczenie. Nic chciałbym, aby powtórzyła się sytuacja, do której doszło w poprzedniej perspektywie dotyczącej realizacji programu budowy dróg i autostrad, że mieliśmy do czynienia z falą upadłości firm wykonawczych w dziedzinie drogownictwa. Prosiłbym więc pana ministra o odpowiedź w tej sprawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Teraz poproszę o zabranie głosu panią poseł Marię Zubę.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, w planie przedstawionym nam dzisiaj brakuje wielu inwestycji. Mam tego świadomość. Od lat ośmiu, przy każdym budżecie konstruowanym na kolejny rok występowaliśmy jako posłowie Ziemi Świętokrzyskiej o kilka inwestycji niezbędnych do realizacji na terenie województwa świętokrzyskiego.

Tak się składa, że droga nr 7 jest budowana od lat, i to w dziwnym stylu – kawałek drogi, przerwa, kawałek drogi. To dawało możliwość Platformie Obywatelskiej i PSL-owi mówić, że Polska jest w budowie. Na rok 2016 mamy również przewidziany kolejny odcinek tej drogi do budowy, modernizacji, przy czym, jest to odcinek liczący zaledwie 7,8 km. Mówimy tutaj o odcinku granica województwa mazowieckiego – Skarżysko Kamienna.

Potrzeb jest wiele, gdyż na terenie województwa świętokrzyskiego, tak naprawdę, zarówno przedsiębiorcy korzystający z dróg do przewozu towarów, jak i mieszkańcy, mają do dyspozycji wyłącznie drogi, ponieważ kolej jest w bardzo zaniedbanym stanie – z Kielc do Warszawy od sześciu lat podróżujemy przez Dęblin. O budowie lotniska nie ma mowy, bo szansa, jak była, została zmarnowana i zablokowana przez Polkę, która miała wtedy wiele do powiedzenia w Komisji Europejskiej.

Wracając jednak do dzisiejszego budżetu, mam pytanie. Czy jest szansa, aby w tym budżecie mogła się znaleźć budowa mostu na Wiśle? Przypomnę, że powstał most na Wiśle. Został wybudowany na wysokości Sandomierza. On miał być mostem dodatkowym, a w związku z tym, ten most, który funkcjonował od lat, miał być remontowany. Nic nie zostało zrobione w tym zakresie. Czy teraz nie powinniśmy tego zadania wprowadzić do budżetu?

Podobna sytuacja jest z drogą nr 42. Krótki odcinek tej drogi, zbudowany w latach 2005-2007, niestety, nie do końca spełnia swoją funkcję, ponieważ w dalszej swojej części jest bardzo trudna do przejechania, a nawet prace, które zostały poczynione w celu

kontynuacji modernizacji tej drogi, zostały zaniechane. W związku z tym, wycinka lasów i poniesione koszty zostały zmarnowane, bo dzisiaj na nowo ten teren zarósł lasami. Podobnie z drogami nr 73, 74 i 9.

Ważny temat dla województwa świętokrzyskiego, to jest obwodnica Opatowa. To miasteczko jest zablokowane, gdyż w centrum miasta krzyżują się drogi 74 i 9. Tam niezbędna jest obwodnica. Kilkakrotnie występowaliśmy z wnioskiem i z poprawkami w tym zakresie. Oczywiście Platforma Obywatelska i PSL odrzucali te nasze poprawki, gdyż nie czuli potrzeby budowania tam tej obwodnicy. Stąd moje pytanie. Ja rozumiem, że przy omawianiu budżetu roku 2016 trudno jest mówić o tak szerokim rozbudowaniu tego budżetu w tym zakresie, ale jak, i kiedy, rząd przystąpi do dogłębnej analizy potrzeb modernizacyjnych i budowy dróg w naszym kraju, z uwzględnieniem w szczególności potrzeb województwa świętokrzyskiego.

I jeżeli już zabieram głos, chciałabym dowiedzieć się, jak wygląda sytuacja z modernizacją linii kolejowej nr 8, która, aby spełniać swoją funkcję w łączności ze stolicą i z Krakowem, powinna być rozbudowana o drugą linię kolejową, gdyż na terenie województwa mazowieckiego jest odcinek, który stanowi wąskie gardło, są to bowiem tylko jeden tory. Remont tej linii – jak powiedziałam – trwa 6 lat, bez perspektyw przyspieszenia i szybkiego zakończenia tych prac.

Kolejna rzecz, to linia kolejowa nr 25, która w części została przygotowana do gruntownej modernizacji z udziałem samorządów podkarpackiego i świętokrzyskiego. Było to w latach 2005-2007. I co się okazało? Platforma Obywatelska i PSL tego zaniechali, a poniesione koszty na dokumentację – około 9000 tys. zł – tak naprawdę zostały zmarnowane. Dzisiaj mówimy o potrzebie modernizacji tej linii, gdyż wykonana w bardzo okrojonym zakresie modernizacja na odcinku Skarżysko – Sandomierz, tak naprawdę, jest niewystarczającym zakresem prac. Konieczne są również prace w kierunku Końskich, ale rozwiązaniem najbardziej oczekiwanym jest modernizacja tej linii do Opoczna, gdyż tam jest możliwość korzystania z centralnej magistrali kolejowej. Dlatego też dla nas te inwestycje są oknem na świat. Województwo świętokrzyskie leży w centrum kraju, ale ma bardzo duże zapóźnienia w budowie i modernizacji dróg, zarówno kolejowych, jak i krajowych i wojewódzkich. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Pan poseł Jerzy Polaczek. Proszę o zwięzłe i konkretne zadawanie pytań. Proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dostosuję się do sugestii pana przewodniczącego, jak najbardziej. Ja chcę dopytać o kilka kwestii systemowych, może bardziej w kontekście uszczegółowienia tej prezentacji.

Po pierwsze, chciałbym zapytać przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jaka jest dzisiaj, szacunkowo, kwota spraw spornych w relacji między Generalną Dyrekcją, a rynkiem, dlatego, że to również wpływa na „wartość netto" – tak to nazwę – nakładów na inwestycje. Wielokrotnie wskazywano, że suma kwot spraw spornych przekracza ponad 10 000 000 tys. zł. Pytanie jest więc takie – jaką kwotę, szacunkowo, w roku 2015 Generalna Dyrekcja wypłaciła z tytułu orzeczeń zapadłych w sądach i jak ewentualnie szacujecie takie wydatki na rok 2016? To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia, do panów ministrów, w kwestiach kolejowych czy drogowych. Zwracam uwagę na to, że przyjęte przez poprzedni rząd niektóre dokumenty, tak zwane programowe, adresowane do województw, są przykładem kompletnego chaosu, a przede wszystkim, niespójności z później przyjmowanymi, we wrześniu, dokumentami programowymi, jak Krajowy Program Kolejowy czy drogowy. Powtarzam to już chyba drugi raz – na użytek województwa śląskiego odnotowałem różnicę w inwestycjach w obszarze sektora kolejowego na kwotę 2 200 000 tys. zł, co polega na tym, iż inwestycje wpisane w dokument, na przykład, w program dla Śląska „Śląsk 2.0" z 29 czerwca 2015 r. jako podstawowe na tę kwotę, znalazły się jako rezerwowe w przyjętym dokumencie z września. I to jest szerszy problem, z którym nowe kierownictwo resortu będzie musiało się również zmierzyć z uwagi na te niespójności programowe w sektorze kolejowym – mówię tu o inwestycjach kolejowych i drogowych.

Trzecia kwestia. To pytanie o szacunkowe wskazanie w Krajowym Funduszu Drogowym w roku 2016 wysokości opłat za dostępność na odcinkach koncesyjnych. W roku 2015 kształtowało się to chyba w wysokości ponad 1 300 000 tys. zł. Jaka jest prognoza na rok 2016?

I ostatnia kwestia, też natury ogólnej, bo warto tu odnotować, że budżet Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wynosi na 2016 r. około 65 000 tys. zł, a mamy w tym zestawieniu również budżet Centrum Unijnych Projektów Transportowych, który wynosi 56 000 tys. zł. Można powiedzieć, że to jest kwota porównywalna z wydatkami na resort kierowany przez pana ministra Adamczyka. Warto by może – jeśli jest tutaj przedstawiciel CUPT – powiedzieć kilka zdań na temat wielkości zatrudnienia i zadań na 2016 r. CUPT jako adekwatnego poziomu finansowania, które zostało nakreślone w projekcie ustawy budżetowej. Tyle z mojej strony na tę chwilę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Teraz o głos poprosił pan przewodniczący Artur Zasada. Bardzo proszę.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, mam pytanie dotyczące nowego instrumentu finansowania infrastruktury transportowej, czyli Connecting Europe Facility, a mówiąc po polsku „Łącząc Europę", dotyczące wykorzystania tych możliwości, jakie z niego wynikają. Mówiąc obrazowo, pieniądze w tym instrumencie finansowym wypełniają drugą kieszeń. W pierwszej, mamy pieniądze z polityki spójności, możemy wydawać je na różne projekty infrastrukturalne, natomiast to są ekstra pieniądze, jakie może wydatkować rząd Polski, pamiętając o tym, że trzeba o te środki aplikować w konkursie. Z żalem muszę przyznać, że pani minister Wasiak, która wielokrotnie deklarowała, że będzie chciała wykorzystać te środki na dokończenie budowy drogi ekspresowej S-3 od Nowej Soli aż do Hradec Kralove – po naszej stronie, do Lubawki – nie złożyła w pierwszym konkursie tego projektu. Idąc na łatwiznę, postanowiła wydać te pieniądze, które są z polityki spójności, odbierające w ten sposób szansę wielu bardzo ważnym projektom, między innymi, projektowi, o którym wspomniała pani poseł Sibińska, czyli obwodnicy Krosna Odrzańskiego. Przez takie decyzje pieniądze z polityki spójności, niestety, zmniejszyły się.

Mam więc pytanie. Ponieważ jest jeszcze możliwość złożenia takiego projektu od Bolkowa do granicy z Czechami – bo jest to projekt, który spełnia wszelkie założenia tego instrumentu finansowego, to znaczy, jest projektem transgranicznym – chciałbym na piśmie otrzymać odpowiedź na pytanie – żeby już nie przedłużać tej dyskusji – czy jest w planach rządu polskiego złożenie takiego projektu w kolejnym rozdaniu konkursu do instrumentu „Łącząc Europę". Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Poproszę pana posła Tomasza Ławniczaka.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, mam cztery pytania w związku z przedstawioną nam dokumentacją. Pierwsza sprawa – droga krajowa nr 11, przyszła S-11, będąca kręgosłupem Wielkopolski. W tej chwili jest budowana, i wymieniona w tej dokumentacji, którą mamy. Str. 39 i 40 – są trzy autostrady, jedenaście dróg ekspresowych. W lit. c) na str. 41 są ujęte realizowane w tej chwili obwodnice Jarocin i Ostrów, a nie ma obwodnicy Kępna – co chciałbym zaznaczyć – która już jest po przetargu, jeśli chodzi o pierwszy etap, a jej realizacja ma ruszyć w kwietniu. Doszukuję się Kępna w załączniku nr 1 na etapie przygotowawczym, na str. 64, w tych odcinkach, które obejmują S-11, i tam Kępna też nie ma. Ono jakby „wyleciało"… Chcę tu dopiąć tę sprawę. Jest to dla południowej Wielkopolski w tej chwili najpilniejsza sprawa, jeżeli chodzi o perspektywę rozpoczęcia jakiejkolwiek inwestycji, bo – powtarzam – obwodnica Jarocina oraz drugi etap Ostrowa są już zrealizowane. Te obwodnice będą oddawane w sierpniu 2017 r., a Kępno jakby w ogóle „wyleciało". Z drugiej strony – nie wiem, dlaczego, bo obserwuję strony Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – jest jeszcze Szczuczyn, który w grudniu już został oddany na S-61. Nie wiem, czy to wynika z rozliczeń, które będą doko-

nywane w roku przyszłym, ale Szczuczyn jest tam jeszcze ujęty, a jest już oddany – tak przynajmniej wynika z informacji GDDKiA.

Szanowni państwo, brak nie tylko Kępna, ale i Szczecinka, ponieważ od Tarnowskich Gór, aż po Kołobrzeg, z wyjątkiem Kołobrzegu i Koszalina, które wejdą w skład S-6 – będą realizowane w ramach S-6 – i Poznania, chodzi o osiem obwodnic. Pięć jest wymienionych – powtarzam – „wyleciało" Kępno i nie widzę Szczecinka. To nie jest wprawdzie mój okręg wyborczy, jakby ktoś powiedział, ale to jest istotne, ponieważ chodzi tu jeszcze o pięć obwodnic, z wyjątkiem trzech południowo-wielkopolskich. Tarnowskie Góry są, Olesno jest, Oborniki są i Piła z Ujściem są, ale Szczecinek „wyleciał". Na to chcę zwrócić uwagę. Być może to przeoczyłem, ale w tych wykazach tego nie dostrzegam.

Szanowni państwo, druga rzecz, a właściwie, trzecia, poza Kępnem i Szczecinkiem. Czy, jeżeli te obwodnice będą już dokończone, będą brane pod uwagę w projektach, w pracach przygotowawczych, kiedy będziemy zastanawiać się nad ośmioma odcinkami łączącymi te obwodnice, których poszczególne odcinki zostaną wybudowane w latach 2017, 2018 i 2019? I czy wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu, które zostaną opublikowane już niedługo – on został przeprowadzony w tym roku – będą wzięte pod uwagę, bo tutaj zdecydowanie najpilniejszy jest odcinek Kurnik – Jarocin. On jest najbardziej intensywnie eksploatowany, natomiast tu go nie ma. Brane pod uwagę są inne odcinki, ku mojemu zaskoczeniu, o mniejszej intensywności ruchu. Nie chcę nic nikomu odbierać, natomiast ten najbardziej eksploatowany odcinek nie jest w ogóle wzięty pod uwagę, podobnie jak inne odcinki, ale na ten temat innym razem zabiorę głos.

I jeszcze jedna drobna rzecz, szanowni państwo, będąca lokalnym ewenementem. Otóż, jest budowana obwodnica Ostrowa – drugi etap. Władze lokalne nie poprzedniej, tylko jeszcze poprzedniej kadencji – bo decyzje projektowe były podejmowane w 2009 r. – nie zaprojektowały kładki w ciągu drogi krajowej nr 25 dla pieszych i rowerzystów na skrzyżowaniu z budowaną obwodnicą S-11. Droga serwisowa, którą poruszają się rowerzyści i piesi z okolicznych miejscowości do pobliskiego Ostrowa, nagle przecina… I nie ma dla tych ludzi przejścia. Apeluję – oczywiście, nie wiem, jaki to byłby koszt – aby w ramach pkt 2 na str. 65 „Budowa/przebudowa obiektów mostowych w ciągu dróg krajowych" – bo tu też są kładki – podjąć prace budowy kładki dla rowerzystów i pieszych nad drogą S-11 na skrzyżowaniu tychże, bo to odcina kilka pobliskich miejscowości od Ostrowa Wielkopolskiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

I pani poseł Anna Paluch, proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, bardzo krótko chciałabym się odnieść do jednej kwestii. Otóż, przejrzałam załącznik nr 1 i nie zauważyłam tam informacji o budowie tak zwanej zakopianki, czyli drogi nr 7 z odcinkiem drogi 47 na odcinku Lubień – Rabka. Rozumiem, że przetargi były rozstrzygane. Czy nawet prac przygotowawczych nie przewiduje się w 2016 r.? Zdaję sobie sprawę z tego, że harmonogram prac przewidywał ich rozpoczęcie w 2017 r. i do 2019 r. – jeśli dobrze to pamiętam – ale, proszę państwa, apeluję o maksymalne przyspieszenie prac związanych z tą drogą. Za tydzień będziemy „ćwiczyć" sześciogodzinne przejazdy między Zakopanem a Krakowem w powrocie z Sylwestra. To od lat jest zmorą dla całej południowej Małopolski.

I, panie ministrze, następny odcinek, który czeka w kolejce na oszczędności poprzetrgowe. To jest odcinek Rabka – Nowy Targ. W tej chwili, nikt się nim nie zajmuje, ale to jest właśnie integralna część tego sześciogodzinnego korka, w którym stoi „cały kraj" wracając w takich charakterystycznych datach jak 15 sierpnia, 1 stycznia itd. Zwracam państwa uwagę na to, że to jest rzecz najpilniejsza do rozwiązania. Wszyscy jednakowo dostają w kość tą zakorkowaną zakopianką.

Ja bardzo się cieszę z tego, że w południowej Małopolsce jest tyle obiektów mostowych na drodze 75 i na drodze 28, że są mosty w Piwnicznej. To jest wielka radość dla nas, ale proszę nie tracić z oczu głównej kwestii i największego problemu, jakim jest budowa zakopianki. Jak powiedziałam, mam nadzieję, że na odcinku Lubień – Rabka

te roboty jak najszybciej się zaczną, ale czeka następny odcinek, około 13-kilometrowy, który do Nowego Targu trzeba doprowadzić, bo inaczej tam będzie permanentny korek i problem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):
I poproszę pana posła Aleksandra Mrówczyńskiego.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):
Dziękuję, panie przewodniczący. Panowie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jestem posłem z miejscowości Chojnice. Zadałbym pytanie w zasadzie do poprzednich ekip rządzących, a nie do obecnych panów ministrów, dlaczego, i kto za tym stoi, że droga krajowa 22 nie weszła do planu budowanych dróg ekspresowych na lata 2013 – 2023. Kto za tym stoi? Czy Warszawa? Czy Trójmiasto? Gdybyśmy spojrzeli na mapę Polski, to pomiędzy drogą S-6 a autostradą A-2 jest pustka. Ta droga, o której mówię, przed wojną była planowana jako droga Królewiec – Berlin. W tej chwili jest drogą o odcinku 460 km, łączącą Grzechotniki z Kostrzyniem. Zapewniam państwa, Szanowną Komisję, że cały ruch ze wschodu w stronę Berlina biegnie właśnie tą drogą. Z szacunkiem do drogi S-6, bo ruch między Trójmiastem a Szczecinem odbywa się na tej drodze, z szacunkiem do wielu powstałych dróg „esek", zdziwiony jestem, że ta droga nie weszła do planów, a co więcej, przebiega ona przez duży obszar zalesiony – wokół są lasy. Wymaga to zwalniania do 70 km na godzinę, jest wiele wypadków. Zdziwienie to wiąże się z tym, że czekamy. Ma powstać obwodnica w Starogardzie Gdańskim, w przyszłości w Czersku…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):
Przepraszam, panie pośle. Czy moglibyśmy ograniczyć się do pytań, bo uciekający czas, niestety sprawia, że…

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):
Tak. Dziękuję bardzo. Moje pytanie do poprzedniej ekipy brzmi następująco. Może ktoś mi na nie odpowie. Dlaczego droga S-22 nie weszła do przebudowy dróg? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):
Dziękuję. I pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):
Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, chciałbym zapytać o drogę S-1. W wykazie zadań inwestycyjnych nie znalazłem takiego zapisu, który odnosiłby się do budowy odcinka Bielsko-Biała – Mysłowice Kosztowy. Jest to odcinek, który jest bardzo potrzebny, ponieważ droga, która istnieje starym śladem jest absolutnie przeładowana. Tam ruch przekracza wszelkie normy. W związku z tym, jest bardzo mocne uzasadnienie do budowy tego odcinka. Nie widzę tego odcinka w tym wykazie, w związku z czym, prosiłbym o wyjaśnienie, dlaczego, i co z tym się stało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):
Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej zgłoszeń do zadania pytań. Poproszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:
Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, można było się spodziewać, że ten dział przyniesie najwięcej kontrowersji i problemów. Jak już było powiedziane – mówił to pan przewodniczący Zmijan – są to procesy inwestycyjne wieloletnie, więc tu nie da się niczego z dnia na dzień zmienić. Jedyne pytanie, na które ja bezpośrednio odpowiem, a potem poproszę panów wiceministrów, to pytanie pana posła Polaczka.

Jeżeli chodzi o kwestie budżetu Ministerstwa i Centrum Unijnych Projektów Transportowych, to rzeczywiście budżet Ministerstwa, które zatrudnia zdecydowanie więcej pracowników, i CUPT, różni się. Czyli, widać zdecydowanie, że wcześniej Centrum było faworyzowane ze środków unijnych. Jest duża dysproporcja, jeżeli chodzi o wynagrodzenia pracowników. To widać w wynagrodzeniach z tej części infrastrukturalnej i z tej części, która była w rozwoju. Tam też były zdecydowanie wyższe wynagrodzenia. Taka była polityka. Nie da się tego z dnia na dzień wyrównać. Natomiast, jeżeli chodzi o kwe-

stie kolejowe, to poroszę o odpowiedź pana ministra Stommę, a odnośnie do tak zwanej części drogowej głos zabierze pan minister Szmit. Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister Stomma, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję, panie ministrze. Krótko odpowiem na pytanie pani poseł Sibińskiej odnośnie do linii 203. Rewitalizacja tej linii – taki status ma to zadanie – na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski, jest planowana do realizacji w latach 2018-2020 w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubuskiego. Przewidywany koszt to 100 000 tys. zł, źródła finansowania w 85% to środki unijne, a reszta to Fundusz Kolejowy. Bardziej szczegółowa informacja zostanie przekazana pani poseł w formie pisemnej, jeśli można.

Pytanie, czy problem podniesiony przez panią poseł Marię Zubę w kwestii województwa świętokrzyskiego. Ja mogę dzisiaj potwierdzić, że krytyczny pogląd na stan spraw odnośnie do województwa świętokrzyskiego, istnieje w resorcie. Generalnie w resorcie, w obszarze kolejowym, przygotowywana jest weryfikacja i zmiana dokumentów programowych. Myślę w pierwszej kolejności o szczegółowym palnie realizacyjnym i Krajowym Programie Kolejowym. To wszystko – patrząc perspektywicznie – na tle planu transportowego, o którym dyskutujemy. Dyskutujemy też o wieloletnich projekcjach finansowych, dotyczących obszaru kolejnictwa. Dopiero to wszystko da nam odpowiedź dotyczącą możliwości manewru w poszczególnych regionach. Mogę jednak zapewnić, że kwestie dotyczące województw świętokrzyskiego są wyraźnie widoczne jako wymagające uwagi i interwencji. Mogę powiedzieć, że w pierwszych dniach, na przykład, dotknęliśmy kwestii Opoczna mówiąc o modyfikacji przystanku Opoczno Południowe itd. Tak więc, już jesteśmy w województwie świętokrzyskim – tak mogę powiedzieć. Liczymy na dialog w momencie zapowiedzianego posiedzenia Komisji Infrastruktury w siedzibie resortu w tej sprawie.

Odnośnie do pytania posła Jerzego Polaczka, w zakresie spraw kolejowych, też mogę potwierdzić w pełni, że drastyczna diagnoza pana posła odnośnie do oszustwa – jak bym powiedział – jakim był program dla Śląska, jest dostrzeżona. Jest z tym duży problem. Uczciwie powiem, że nie wiem, jak z tego wyjdziemy. Będzie to wymagać dłuższego czasu i dużo pracy.

Bardzo krótko, odnośnie do CEF… Tak, na piśmie. Mogę powiedzieć, że wszystkie „calls" będą obstawione. Jest lista projektów, które są przygotowywane, ale szczegółowa informacja na piśmie. Tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Jak zrozumiałem, w tej chwili zabierze głos pan minister Jerzy Szmit. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dwa tygodnie temu na sali plenarnej odbyła się wielogodzinna debata na temat realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 i zarówno z tamtych wypowiedzi szanownych państwa, jak i z dzisiejszych na posiedzeniu Komisji, wynika ogromna potrzeba budowania dróg w Polsce i realizacji programu, który został przyjęty przez poprzedni rząd. Jednak, tytułem wytłumaczenia – bo ta informacja może nie do końca została zrozumiana, jeżeli chodzi o aspekt finansowy tego planu – chciałbym jeszcze raz powiedzieć, że koszt zadań zaplanowanych w programie to łącznie 198 000 000 tys. zł, natomiast zakres zapewnionych na to środków to 107 000 000 tys. zł i można to różnie interpretować. Czy program jest przeszacowany, czy niedoszacowany, są środki. Natomiast faktycznie jest tak, że ten program, gdybyśmy nic nie zmienili w sensie jego wykonawstwa i dalszego prowadzenia, nie mógłby być w całości zrealizowany, ale jest wolą ministra Andrzeja Adamczyka i nas wszystkich z nim współpracujących, aby ten program nie tylko zrealizować, ale i dołożyć do niego zadania, które są niezbędne dla spójności komunikacyjnej Polski. I o tym wielokrotnie mówiliśmy. Program jest przewidziany na 10 lat, a więc jest to okres, w którym

można wiele rzeczy zaplanować, można wiele rzeczy zmienić i dostosować do naszych potrzeb.

O jednej rzeczy chciałbym zacząć mówić. Szanowni państwo, jest tak, że z jednej strony można wyciągać rękę po zwiększone środki finansowe i zwracać się do ministra finansów o takie czy inne źródła finansowania tego programu, czy budżetowe, czy pozabudżetowe – i pewnie do tego dojdzie, bo trudno to sobie wyobrazić, żebyśmy nie skorzystali z tego źródła. Jednak drugim źródłem, które przed sobą stawiamy za cel, a które zależy przede wszystkim od nas, jest optymalizacja kosztów budowania dróg. Chciałbym tu podkreślić sformułowanie „optymalizacja kosztów", bo nam nie chodzi o to, żebyśmy oszczędzali na budowaniu dróg. To nie o to chodzi, bo wszystkie pieniądze, które nie zostaną wydane z optymalizacji kosztów, będą dalej budować drogi. To znaczy, że te kwoty nie trafią na inne zadania budżetowe, tylko nadal będą służyć budowaniu dróg. Zatem, im racjonalniej będziemy pieniądze wydawać, tym więcej dróg i większy procent naszego programu będziemy mogli realizować. Taki jest cel strategiczny, jaki sobie postawiliśmy, szanowni państwo.

I kilka słów na temat tego, gdzie będziemy szukać optymalizacji kosztów. Pierwsze źródło, to są przepisy, które określają i determinują sposób budowania dróg w Polsce, i to zarówno na poziomie ustaw, jak i na poziomie rozporządzeń czy różnych wewnętrznych zwyczajów, które się przyjęły i uważa się, że są niezmienne. Tutaj są różne szacunki. W każdym razie, wszyscy eksperci i fachowcy zgadzają się z tym, że być może w ten sposób uda się wygospodarować nawet kilkadziesiąt procent, a przynajmniej kilkanaście – a mówimy o miliardach, a więc są to naprawdę ogromne pieniądze – i wydawać te pieniądze znacznie bardziej racjonalnie. I takie prace już zostały podjęte. Jest kilka ośrodków, które poprosiliśmy o analizę prawa w tym zakresie. Czekamy na te wyniki. One mają się ukazać. I to zarówno Generalna Dyrekcja, jak i instytuty oraz branża – specjaliści i eksperci, mają nam pokazać na początku stycznia ich pierwsze wskazania, co, w którym momencie i w jakim zakresie moglibyśmy zaproponować Wysokiej Izbie, czy wewnątrz resortu, jeśli chodzi o zmiany uregulowań prawnych.

W nawiązaniu do propozycji spotkania, myślę, że najlepszym terminem spotkania Komisji z kierownictwem resortu byłby koniec stycznia. Wtedy już będziemy po zebraniu naszych pierwszych materiałów. Po ustaleniu kierunkowych zadań i ich wyznaczeniu będziemy mogli państwu przekazać bardzo konkretne kierunki, w których będziemy prowadzić nasze prace. Myślę, że to jest bardzo potrzebna dyskusja, żebyśmy zweryfikowali to, co ustaliliśmy, nasze opinie, nasze wskazania korzystając z państwa wiedzy i doświadczenia. To na pewno będzie bardzo ważne spotkanie.

Drugi kierunek dotyczy zmian w technologii budowania dróg. Również z wielu źródeł mamy liczne wskazania, że możemy tu wprowadzić różne zmiany, które spowodują optymalizację kosztów. Nie będę na razie mówić państwu o szczegółach technicznych, bo to nie ten etap, ale podobnie w kilku miejscach zostały zamówione ekspertyzy, badania i opinie – można powiedzieć, że zostały zamówione, ale nie wydajemy na to na razie dodatkowych pieniędzy – dotyczące tego, co możemy zrobić, jeżeli chodzi o zmianę w technologii budowania dróg.

Trzecia sprawa, to prawo zamówień publicznych. Tu było odniesienie do sytuacji z 2012 r. i licznych bankructw firm, wielkich problemów społecznych. Pamiętamy, że to był gigantyczny problem, bo większość z nas wtedy w jakiś sposób w tym uczestniczyła… W naszej Komisji odbywały się spotkania i bardzo burzliwe debaty na ten temat. Oczywiście, chcemy tego uniknąć. Do tego niezbędne są zmiany w prawie zamówień publicznych. Sytuacja w tym zakresie wygląda tak, że teraz jest przygotowywana przez rząd zmiana prawa zamówień publicznych, która jest wywołana wprowadzeniem trzech nowych dyrektyw Unii Europejskiej dotyczących właśnie zamówień publicznych. Te zmiany wprowadzone dyrektywami przez Komisję Europejską i Parlament idą w dobrym kierunku. I chcemy dotrzymać terminu – to jest 18 kwietnia – w którym wejdą one do polskiego obrotu prawnego. Być może trzeba będzie jeszcze napisać na nowo prawo zamówień publicznych i w tych wszystkich zakresach będziemy dbać o to, żeby to nowe prawo uwzględniało te nasze doświadczenia i sytuacje, z którymi mieliśmy do czynienia,

a których oczywiście chcemy uniknąć. Chodzi o to, aby nie było tych problemów, które wówczas się pojawiły.

Wreszcie, szanowni państwo, następna sprawa. Analizujemy – zresztą to zapowiadaliśmy w programie – zastosowanie do budowy dróg spółek specjalnego przeznaczenia, zgodnie z ustawą z 2007 r. Takie analizy już zostały podjęte, w jaki sposób można wykorzystać to narzędzie do budowania dróg. Z jednej strony, zaleta jest taka, że to powoduje finansowanie budowy dróg spoza KFD, a też inwestor musi mieć pewność, że ta inwestycja mu się zwróci, a więc możemy to stosować na tych odcinkach dróg, gdzie jest największe nasilenie ruchu. W ciągu kilku miesięcy – bo, niestety, to tyle trwa, ale postaramy się to przyspieszyć – będziemy mieć wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu, który nam wiele rzeczy wyjaśni, bo oprócz naszych chęci i ambicji musimy uwzględniać jeszcze obiektywne wskaźniki, czyli natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach dróg. To nam też pozwoli ustawić odpowiednio kalendarz budowy. Oczywiście, z uwzględnieniem głosów, które również na tej sali padają.

I jeszcze jedna rzecz, szanowni państwo, w przypadku której będziemy prosić państwa o wsparcie. Te działania optymalizujące – jak kilka minut temu powiedziałem – na pewno nie wystarczą nam do tego, żeby w całości zrealizować program. Wtedy oczywiście będziemy się zwracać o dofinansowanie programu czy to ze źródeł budżetowych, czy pozabudżetowych. Liczę więc na to, że szczególnie z Komisji Infrastruktury poparcie dla naszych różnych propozycji, o których myślimy, ale które skonkretyzujemy… Dopiero w momencie, kiedy będziemy wiedzieć, ile możemy zaoszczędzić na optymalizacji, będziemy mogli powiedzieć, ile rzeczywiście będzie potrzeba prostego dofinansowania i z jakich źródeł możemy po to sięgnąć.

Szanowni państwo, to są pola do debaty, pola do dyskusji. Pod koniec marca chcemy zorganizować bardzo dużą konferencję, podczas której przedstawimy już bardziej szczegółowy, konkretny program, w jaki sposób chcemy realizować te zadania, o których tutaj mówimy, na którą z góry wszystkich państwa zapraszamy. Jeśli chodzi o poszczególne odcinki dróg, to wydaje się, że pan dyrektor Bojarowicz mógłby odpowiedzieć, jeżeli jednak państwo mieliby otrzymać odpowiedzi na piśmie, to taką prośbę miałbym.

I na koniec odpowiedź na pytanie pana ministra i posła Jerzego Polaczka na temat opłaty za dostępność, jeżeli chodzi o wypłaty dla koncesjonariuszy. W przyszłym roku ta dopłata jest przewidziana na poziomie 1 557 000 tys. zł. To wynika z umów koncesyjnych. O tym wielokrotnie dyskutowaliśmy.

Powiem jeszcze odnośnie do tych umów koncesyjnych, że chcemy na ten temat porozmawiać. Chcemy przeanalizować jeszcze te umowy i zastanowić się, na ile jest tam jeszcze pole do dyskusji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Czy jeszcze komuś ze strony Ministerstwa pan minister zechciałby przekazać głos?

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Tak. Poproszę o zabranie głosu pana Jacka Bojarowicza, generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

P.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Jacek Bojarowicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, postaram się odpowiedzieć na szczegółowe pytania, nie wiem, czy wyczerpująco, ale zgodnie ze stanem, jaki dzisiaj mamy. Po kolei, tak jak pytania były zgłaszane.

Jeśli chodzi o obwodnicę Krosna Odrzańskiego, inwestycja ta jest gotowa do uruchomienia prac przygotowawczych, natomiast nie zmieściła się z braku środków. Jeśli chodzi o drogę S-7, jest ona grzechem poprzedniej ekipy – jak bym powiedział – która w roku 2010 unieważniła wszystkie przetargi otwarte na tej drodze. W mojej 40-letniej karierze po raz pierwszy zetknąłem się z czymś takim, żeby na tak długim odcinku drogi, trzeciej pod względem ruchu w kraju, unieważnić wszystkie przetargi. W 2014 r. przetargi

zostały wznowione, i w 2015 r., i dzisiaj, pani poseł, mamy nie tylko 7,5 km. Te 7,5 km to jest odcinek oprotestowany przez ekologów już od prawie pięciu lat, czyli od momentu unieważnienia tego przetargu. Budujemy w świętokrzyskim jeszcze około 40 km drogi S-7 do granicy z województwem małopolskim w dwóch odcinkach – od Chęcin do Jędrzejowa i od Jędrzejowa do granicy województwa małopolskiego. Te odcinki powinny być oddane do ruchu z początkiem 2018 r.

Jeśli chodzi o Sandomierz, faktycznie jest to inwestycja przerwana. Wykupiona, przygotowana do realizacji, przerwana niejako w połowie. Niestety, na dzisiaj nie znajduje się w programie.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podjęła wewnętrzną analizę, ile w ogóle jest takich odcinków w Polsce, gdzie mamy wykupione grunty, ponieśliśmy nakłady na rzecz pozyskania tych gruntów, a zadania te nie zostały zrealizowane. Myślę, że kiedy ta informacja będzie pełna, będzie można z resortem przeanalizować, czy któregoś z tych zadań nie warto byłoby uruchomić.

Jeśli chodzi o Wąchock, był on w programie Polski Wschodniej w poprzednim projekcie unijnym i został skreślony. Też jest gotowy, wykupiony. Na szczęście, jest w tym programie, z tym, że w tej części, która czeka na oszczędności.

Jeśli chodzi o Opatów, powiedziałbym, że to jest już przypadek kliniczny. To jest miasto, gdzie dzień w dzień, w dwóch kierunkach, stoi przez środek miasta korek tirów i innych samochodów. Myślę, że ten odcinek drogi S-74 również jest w programie, też czeka na środki i należy przyjąć, że jeśli nasze działania, o których pan minister Szmit wspomniał, przyniosą rezultaty, to te zadania będą też będą uruchomione.

Odnośnie do pytania pana posła Polaczka o szacunkową kwotę sporną, jest to orientacyjna kwota około 6 000 000 tys. zł, która jest w sądach z różnych powodów. W 2015 r. wypłaciliśmy kilkanaście milionów złotych, nie z tytułu tych dużych sporów, ale raczej z tytułu sporów zarządzania siecią. Natomiast, jeśli chodzi o 2016 r., nie odpowiem panu na to, ponieważ zakładamy, że wygramy wszystkie sprawy, więc nie planujemy żadnych wypłat… Nastawiamy się, że wygramy. Na razie wygrywamy, więc takie jest założenie.

Jeśli chodzi o pytanie pana posła Zasady o CEF, to faktycznie w pierwszym konkursie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie wystartowała. Przygotujemy się do aplikacji w drugim konkursie z drogą S-3 i z drogą S-69, a jaki będzie skutek, to się okaże.

Kolejne pytanie dotyczyło braku obwodnicy Kępna i Szczecinka. Obwodnica Kępna jest w zadaniu. Nie jest wyodrębniona jako obwodnica, tylko jest budowana jako droga S-11, w ramach styku z S-8. To dotyczy pierwszego etapu. Jeśli chodzi o drugi etap, przetarg został ogłoszony w październiku 2015 r.

Czy GPR 2015 będzie brany pod uwagę? Będzie brany pod uwagę. My zawsze korzystamy… To jest podstawowy składnik decyzyjny. W naszej ocenie i konstruowaniu wszelkich planów jednym z decydujących czynników jest Generalny Pomiar Ruchu i opracowywane na jego podstawie prognozy wieloletnie. Też oczekujemy na wskaźniki, bo to, że ruch rośnie, to wiemy. Co 5 lat to się powtarza, natomiast ważne są szczegóły, o ile rośnie ruch ciężki, o ile ruch samochodów osobowych, bo to ma znaczenie przy obciążeniach poszczególnych dróg.

Jeśli chodzi o kładkę nad S-11 w ciągu DK 25, przyjmuję, że jest to jakieś zaniechanie władz lokalnych – jak pan powiedział. Temat nie jest mi znany, natomiast zapisałem to.

Pani posłanka Paluch była uprzejma upomnieć się o zakopiankę. Zakopianka jest w przetargach na odcinku Lubień – Rabka i mam nadzieję, że w pierwszej połowie przyszłego roku będziemy mieć rozstrzygnięcia i ten odcinek zakopianki trafi do realizacji jak najszybciej. Jeżdżę tą drogą, jak zapewne wielu z państwa. Też nieraz stałem w korku. Kontrakt jest podzielony na trzy odcinki. Dwa odcinki drogowe, które będą realizowane w standardowym terminie, natomiast odcinek tunelowy – dwukilometrowy tunel, chyba najdłuższy, wykonywany metodą wierconą, bo pod górą – będzie realizowany w terminie czteroletnim, ponieważ jest to pewna niewiadoma, jaki będzie postęp robót w praktyce.

Pan poseł Mrówczyński… Tak, Rabka – Nowy Targ. Jeśli chodzi o odcinek Rabka – Nowy Targ, to jest droga nie S, tylko 47. Na odcinku 3,5 km jest już wybudowana, a dalej jest drogą jednojezdniową i zarówno ten odcinek do Nowego Targu, jak i dalszy, do Zako-

panego, jest trudny do uzgodnienia z lokalnym społeczeństwem. Pamiętam, że bodajże w 2001 r. widziałem projekt drogi S do Zakopanego, zaprojektowany wzdłuż linii kolejowej, który został zablokowany właśnie przez lokalne społeczeństwo. Zatem, chyba najpierw społeczeństwo tych terenów musi dojrzeć do tego, że chce tej drogi, a dopiero potem będziemy mogli mówić o jej planowaniu.

Jeśli chodzi o pytanie pana posła Mrówczyńskiego, dlaczego droga krajowa 22 nie jest budowana jako S, odpowiadam – dlatego, że w rozporządzeniu Rady Ministrów o sieci autostrad i dróg ekspresowych nie jest ta droga ujęta jako droga klasy S. To jest zwykła droga krajowa. Natomiast połączenie, o którym pan wspominał, będzie realizowane w ramach budowanej obecnie drogi S-5 i potem autostradą A-2 w kierunku zachodnim. Jest to troszeczkę dłużej, ale za chwilę będziemy mieć to połączenie gotowe, dlatego, że odcinek Poznań – Nowe Marzy jest cały w budowie i będziemy mogli przejechać jako alternatywą dla drogi 22. Liczmy na to, że to połączenie ściągnie trochę ruchu z drogi 22, do czasu, kiedy będziemy mogli, i stać nas będzie na to, żeby podjąć roboty modernizacyjne na tej drodze krajowej.

S-1 Bielsko – Kosztowy. Mamy problem z uzgodnieniem trasy tej drogi. Przebieg jest nieuzgodniony. Są problemy z decyzją środowiskową. Jest to sprawa, która ciągnie się od dłuższego czasu. Myślę, że jeśli tylko uda się uzyskać decyzję środowiskową, zadanie będzie przygotowywane z uwagi na to, że jest to ostatni odcinek na drodze S-1, który jest niezrealizowany.

Odnośnie do takiej wypowiedzi, że mamy poszatkowane odcinki w sieci – jeden odcinek jest gotowy, a drugi niegotowy itd. – jest to prawda. Dlatego – tak jak wspomniał pan minister Szmit, i co się przewija w uchwałach Rady Ministrów, zarówno ostatniej, która zatwierdziła ten program, jak i wszystkich poprzednich – dążeniem naszym będzie w pierwszej kolejności utworzenie ciągów, żeby te dziury załatać w ramach programu, który tu mamy na stole. Nasze działania będą szły w tym kierunku, żeby jak najszybciej te drogi, które są już w znacznym stopniu zaawansowane, uzyskały ciągłość, co będzie zdecydowanie odczuwalne zarówno dla zwykłego obywatela, jak i dla gospodarki kraju, bo tak, jak na kolei skraca się czasy przejazdów o 40 czy 30 minut na poszczególnych odcinkach, tak samo stanie się między miastami wojewódzkimi w sieci dróg ekspresowych i autostrad. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo panu dyrektorowi za bardzo szczegółowe odpowiedzi na zadane pytania. Rozumiem, że jeszcze pan minister chciałby dopowiedzieć i zmierzalibyśmy do końca tego punktu.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Było jeszcze kilka pytań, na które odpowiedzi za chwilę uzupełnimy. Może jeszcze powiem, odpowiadając panu posłowi Mrówczyńskiemu – rzeczywiście, już w poprzednim kadencji zwracaliśmy uwagę na to, że droga 22 nie jest przewidziana jako droga ekspresowa. Nie znalazła się w tym planie. Biorąc pod uwagę uwarunkowania finansowe, nie ma w tej chwili możliwości, żeby ją dodatkowo uwzględnić jako drogę ekspresową. Pewnie na to zasługuje, bo jak się patrzy na mapę Polski, to jest duża biała plama w kierunku wschód-zachód w tej części kraju, ale w tej perspektywie finansowej i przy tych założeniach, jakie mamy, nie ma w tej chwili możliwości zrealizowania tego projektu w tej kategorii drogi. Osobiście ubolewam nad tym, bo też jest mi to bliskie, ale takie są realia.

Pan przewodniczący Żmijan pytał o Transportowy Dozór Techniczny. Poproszę pana dyrektora Urbanowicza o odpowiedź na to pytanie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Proszę bardzo. Pan dyrektor Urbanowicz.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego Jan Urbanowicz:

Panie przewodniczący, państwo posłowie i panowie ministrowie, proszę państwa, ja serdecznie dziękuję panu posłowi, przewodniczącemu Żmijanowi, za zainteresowanie się Transportowym Dozorem Technicznym. Rozumiem, że to wynika z tego, że od 2010 r.

przez cały czas przy uchwalaniu budżetu, również budżetu TDB, były dyskusje na temat wzrostu wynagrodzeń i ograniczeń w tym zakresie, co powodowało, że nakładane nowe zadania, jakie mieliśmy, musiały być wykonane, a dobrowolna działalność TDZ, która przynosiła dodatkowe zyski, była ograniczana.

Chciałbym powiedzieć, że na przyszły rok planujemy wzrost wynagrodzeń w granicy 5%. Będzie to 30 000 tys. zł. W związku z tym, na początek zaspokoi to potrzeby kadrowe. Myślę, że zaległości będziemy odrabiać jeszcze przez dwa lata i będziemy jednostką, która będzie w pełni funkcjonować na rynku tak, jak inne jednostki dozoru technicznego.

Myślę, że zmiana formy prawnej działalności, która też była dyskutowana w ostatnich dwóch latach, nie wejdzie. Na spotkaniach podobnych organizacji międzynarodowych, unijnych, takich jak Transportowy Dozór Techniczny, wskazuje się, że u nas te rozwiązania są prawidłowe, ponieważ państwo ma nadzór nad urządzeniami, które mogą stworzyć zagrożenie dla zdrowia, życia ludzkiego, mienia i środowiska. Natomiast zysk planujemy w granicy 7000 tys. zł, z czego wpłacimy do budżetu państwa około 2000 tys. zł. Jesteśmy taką jednostką, która nie pobiera pieniędzy z budżetu, natomiast wpłaca.

Serdecznie dziękuję. Jeżeli są jeszcze pytania dodatkowe, to jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Pan minister Szmit, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, było jeszcze pytanie dotyczące Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Rzeczywiście pojawiły się głosy i propozycje, a może jeszcze pomysły na tym etapie, aby włączyć to do Policji, żeby to była część Policji. Na pewno sprawa jest dyskusyjna. Są argumenty za i przeciw temu rozwiązaniu, natomiast, z tego, co wiem, przynajmniej w naszym resorcie, jakieś badania czy przygotowania do tego typu gruntownej zmiany nie odbywają się. Jednak przyszłość jest dynamiczna i może się okazać, że taka decyzja zapadnie. Natomiast, obecnie pracujemy w dotychczasowym kształcie organizacyjnym i prawnym.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym, aby, jeżeli któreś z odpowiedzi nie zostały w pełni udzielone państwu posłom, uczyniono to w formie pisemnej, jeżeli posłowie będą mieć takie życzenie. Rozumiem, że na tym etapie możemy zakończyć naszą dyskusję. Jeżeli drugą turę… Dobrze. W takim razie, proszę bardzo, druga tura… Proszę o zgłoszenie i zamykam listę mówców po państwa zgłoszeniach. Pan poseł Żmijan… Przepraszam, w innej kolejności. Pani poseł Paluch chciałaby sprostować, i pan poseł Żmijan. Czy jeszcze ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Jeżeli nie, zamykam listę mówców. Pani poseł Paluch w trybie sprostowania, proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze generalny, pan nie zrozumiał mojego pytania i mojej uwagi. Ja zdaję sobie sprawę z tego, że droga S-7 biegnie z Rabki w kierunku Chyżnego, a ciąg do Zakopanego nosi nazwę drogi krajowej 47, ale przyzna pan, że to jest jeden ciąg komunikacyjny, i że jest jedno błędne przekonanie z Warszawy, które non stop jest tu wyrażane, a mianowicie, że na odcinku Rabka – Nowy Targ są jakieś problemy z właścicielami gruntów. Otóż, panie dyrektorze generalny, problemy własnościowe są na południe od Nowego Targu, w okolicy Białego Dunajca, Poronina, a na odcinku Rabka – Nowy Targ nie ma żadnych problemów własnościowych, tylko był dotychczas brak woli realizacji tej drogi. I tyle chciałam powiedzieć.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Pan poseł przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nie będę już formułować dodatkowych pytań, ale proszę pozwolić mi na wypowiedzenie jeszcze kilku uwag. Dzisiejsza debata, kolejna w przedmiocie budownictwa infrastrukturalnego – zarówno

drogowego, jak i kolejowego – wskazuje, że mamy świadomość tego, iż z jednej strony jesteśmy determinowani potrzebami, a są one bardzo jasne, bo nie dyskutujemy i nikt nie podważa przebiegu autostrad w Polsce i dróg szybkiego ruchu. Tych dróg mamy na dzisiaj w sumie 7000 km, pozostałe 12 z niemałym „hakiem", to drogi krajowe. Rzecz jest w tym, że te potrzeby są determinowane możliwościami. A co kryje się pod tymi możliwościami? Oczywiście, pieniądze, ale nie tylko, bo i przygotowanie. To przejawiało się także w państwa wypowiedziach.

Otóż, ja uważam, i nie będę się tego domagać – mimo że w innej roli w tej kadencji będę pracować w Komisji – żeby domykać na sztywno ten program, zapisać terminy realizacji, bo to jest fizycznie niemożliwe i szkodliwe, jak bym powiedział. A to, dlatego że chociażby tak zwani ochroniarze przyrody – przepraszam, na sali pewnie są obecni – będą przeszkadzać naszym zamierzeniom w tym zakresie. Ponadto, oczywiście możliwości finansowe i możliwości pozyskiwania gruntów, bo przecież wiemy, nawet jeżeli realizujemy wiele zadań w drodze ustaw specjalnych, że nie możemy ludzi zupełnie pozbawiać świętego prawa własności tylko, dlatego że my podejmujemy decyzję w tej sprawie. Tych barier jest więc, i będzie, niemało. I jeżeli mówię o naszych potrzebach, o tych środkach finansowych, to przecież wiemy, że poważny udział w realizacji tego programu – i kolejowego i drogowego – mają środki unijne. A czas biegnie. W związku z tym, powinniśmy być przygotowani na realizację całego… Nawet, jeżeli dzisiaj pan minister kolejny raz mówi, że 107 do 98, to zgoda, ale nie wszystko. Pan dyrektor przed chwilą mówił, że będziemy się starać domykać, uzyskiwać ciągi, tylko że będą problemy i to może się odwlekać. W danym roku tego odcinka nie zrobimy, ale możemy go zrobić w innym. W następnym roku uporamy się z barierami w zakresie przygotowania i będziemy to realizować.

I kolejna kwestia. Mówiliśmy o tym, ale pozwolę sobie powtórzyć. Przecież to nie zła wola, tylko są zasady przygotowywania planów finansowych w odniesieniu do planów rzeczowych… Otóż, robi się to w określonym czasie, najczęściej dwa-trzy lata „do tyłu". To, po pierwsze. Poza tym, robi się to na podstawie… Są to kosztorysy inwestorskie na określonym poziomie wskaźników cenowych. Natomiast realizacja tych programów odbywa się na podstawie kosztorysów ofertowych i nie chciałbym tutaj mówić, czy to dobrze, że oferenci dają 70% i mniej wartości kosztorysu inwestorskiego, bo później zdarzają się takie sprawy, jak te, do których doszło, że wykonawcy mają kłopoty z podwykonawcami i dostawcami, bo cudów w przyrodzie nie ma. Jeżeli ktoś chce coś wykonać za cenę niższą od tej, za którą rzeczywiście powinno to być wykonane, to szuka oszczędności albo na kontrahentach, albo na jakości produktu, aczkolwiek dzisiaj te możliwości są ograniczone, bo są kontrole. Generalna Dyrekcja i kolej jako inwestorzy są do tego dobrze przygotowani, żeby to kontrolować. W związku z tym – jak mówiłem – nie dyskutuję, czy to dobrze, czy to źle, ale szanse są.

Jeżeli dodam do tego, że kosztorysy inwestorskie – bo takie też są – były przygotowywane trzy-cztery lata temu, kiedy paliwo – mówię o cenie detalicznej oleju – kosztowało prawie 6 zł czy ponad 6 zł za litr, to dzisiaj kosztuje 3,85 zł. Proszę państwa, w tym gronie wiemy, jaki jest w tym udział paliwa, sprzętu i transportu. To jest tak potężny udział, że naprawdę powinniśmy być przygotowani do realizacji całego programu. Jasne, że może być tak, że coś się nam nie uda, ale dzisiaj zamykanie tego programu, bo tyle mamy środków finansowych i nieprzygotowywanie, byłoby błędem. Dlatego ja ciągle do tego wracam.

Dziękuję jednak za deklarację panów ministrów, że chcemy ten program realizować, że mówimy o optymalizacji kosztów itd. Rozumiem, że mówimy o tym samym. Drogi dojścia do tego celu mogą się różnić, ale najważniejsze jest to, że łączą nas te programy, które chcemy dla Polski zrealizować, bo one determinują rozwój naszego kraju. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Tak jest. Na wstępie mieliśmy pierwszy koreferat jednego z wiceprzewodniczących, zakończył naszą dyskusję drugi koreferat drugiego wiceprzewodniczącego, a jako ostatni zabierze głos pan minister. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panowie wiceprzewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym podziękować w imieniu pana ministra Adamczyka, własnym i kolegów wiceministrów oraz dyrektorów poszczególnych instytucji i dyrektorów departamentów, którzy tutaj byli do państwa dyspozycji, za pozytywne zaopiniowanie projektu budżetu, który był dzisiaj przedmiotem obrad Komisji…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Jeszcze tego nie zrobiliśmy, panie ministrze…

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Przepraszam. Dotychczas pan przewodniczący pytał, czy jest pozytywna, więc nie było sprzeciwu... Rozumiem, że głosowania jeszcze nie było, ale dziękuję za to, co do tej pory państwo zrobili, i dziękuję za pytania. Tak jak na poprzednich posiedzeniach Komisji – pamiętam, prowadził je pan przewodniczący Żmijan, a teraz jest nowy przewodniczący – dziękuję za merytoryczną dyskusję, która tu się odbyła, za pytania. Może część pytań była zbyt szczegółowa, ale rozumiem, że one państwa bezpośrednio dotyczą. Są państwo z poszczególnych okręgów wyborczych i tam zawsze spotykają się państwo z wyborcami, którzy oczekują konkretnych odpowiedzi. Pewnie nie na wszystkie pytania możemy konkretnie odpowiedzieć, ale – tak, jak tutaj powiedzieli panowie przewodniczący – mamy dobrą wolę. Jesteśmy do dyspozycji. Pan minister Adamczyk deklaruje obecność w razie takiej potrzeby. My jako wiceministrowie jesteśmy do dyspozycji na poszczególnych posiedzeniach Komisji. Tak więc, jeszcze raz dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Panie ministrze… Ja bardzo uprzejmie proszę, zakończmy już. Pan minister już chciał przejść na inny etap naszej dyskusji. Zakończmy ten etap, a potem oddam jeszcze państwu głos po jednym zdaniu.

Padł wniosek o pozytywne zaopiniowanie budżetu w części 39…

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, bardzo proszę jeszcze o jedno zdanie…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Zamknąłem listę mówców…

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

To dotyczy akurat tego…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dobrze. Czy jest wniosek o otworzenie listy mówców? Pani poseł, pewnie była pani na posiedzeniu Komisji. Jasno określiłem sytuację – „zamykam listę mówców”. Zamknąłem listę mówców, udzieliłem głosu jako ostatniemu panu ministrowi…

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

To ad vocem odpowiedzi, jeśli ta odpowiedź była niezupełna. Panie przewodniczący, dobrą tradycją było, że każdy miał prawo się wypowiedzieć. Bardzo proszę o krótki czas na wypowiedź.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Pani poseł, zabierała pani głos. Oddam pani poseł głos. Zamknijmy ten temat, bo – jak widzieliśmy – pan minister jakby przeszedł do następnego etapu, więc zakończmy to. Obiecuję, że oddam pani poseł głos.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja pozytywnie zaopiniowała część budżetową 39. Nie słyszę sprzeciwu. Uznaję, że Komisja pozytywnie zaopiniowała część 39. I zgodnie z obietnicą, pani poseł, proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja przyjmuję ten głos pana ministra, że jest pan do dyspozycji i pełen dobrej woli. Dlatego też bardzo gorąco apeluję i proszę, bo zaniepokoiła mnie wypowiedź dyrektora generalnego dróg krajowych i autostrad odnośnie

do obwodnicy Krosna Odrzańskiego – to jest bardzo wrażliwa inwestycja zapisana w programie. To nie jest jednoroczna inwestycja. Bardzo więc proszę o rozważenie tego, żeby przynajmniej prace przygotowawcze – bo sami wiemy, że prace dokumentacyjne, przygotowawcze zawsze trwają najdłużej – znalazły swoje miejsce w budżecie. To jest apel dużej części województwa lubuskiego. Proszę bardzo, żeby to się tu znalazło. Tu odwołuję się również do pana ministra Jerzego Szmita, który sprawy drogowe doskonale zna i wie, że ta inwestycja nie pojawiła się znikąd. Ona miała wiele głosów poparcia społecznego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Bardzo dziękuję za to wielokrotnie złożone zdanie, pani poseł…

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Chciałam wykorzystać ten moment, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

I jeszcze tę obietnicę dałem panu przewodniczącemu. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w nawiązaniu do ostatniej wypowiedzi pana ministra Smolińskiego. Otóż, oczywiście dziękując za to, że zaszczycili nas państwo obecnością w gronie czterech wiceministrów na dzisiejszym posiedzeniu, proszę przekazać panu ministrowi Adamczykowi, że atmosferę, jaką on ukształtował w Komisji poprzedniej kadencji, że oczekuje ministra konstytucyjnego, akurat zachowaliśmy. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję uprzejmie. Myślę, że tłumaczyłem nieobecność pana ministra dość jednoznacznie.

Szanowni państwo, przechodzimy do opiniowania kolejnej części, 71 – Urząd Transportu Kolejowego. Proszę bardzo, panie ministrze.

Dyrektor generalny Urzędu Transportu Kolejowego Radosław Pacewicz:

Radosław Pacewicz, dyrektor generalny Urzędu Transportu Kolejowego…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Przepraszam. Panie ministrze, komu pan udziela głosu.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Jest tu pan dyrektor Urzędu Transportu Kolejowego. Proszę o zabranie głosu.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor generalny UTK Radosław Pacewicz:

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Może chwilkę poczekam, aż wszyscy wyjdą.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dobrze. Chwila przerwy. Proszę o sprawne opuszczenie sali, jeżeli ktoś z państwa musi to uczynić. I bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor generalny UTK Radosław Pacewicz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawię teraz najważniejsze dane dotyczące dochodów i wydatków Urzędu Transportu Kolejowego zawartych w projekcie budżetu na 2016 r.

Dochody. W projekcie ustawy budżetowej na rok 2016 planowane są dochody budżetowe w wysokości 6310 tys. zł. Ogółem w 2016 r. zakłada się spadek realizacji dochodów o 8% w stosunku do dochodów planowanych na rok 2015. Kwota planowanych dochodów w głównej mierze dotyczy wpływów z opłat za wydanie certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa przewoźnikom kolejowym, autoryzacji świadectw bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury, świadectw bezpieczeństwa użytkownikom bocznic kolejowych oraz wpływów za wydawanie certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego ECM w odniesieniu do wagonów towarowych. Planowane dochody doty-

czą również wpływów za kontrole spełnienia warunków zawartych w tym certyfikacie, a także wpływów za wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów. Ponadto planowane jest uzyskanie dochodów z tytułu udzielenia licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy, wydanie licencji maszynisty oraz nadanie europejskiego numeru pojazdu EVN, jak również opłat za wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu oraz z tytułu wykonywania badań i pomiarów w trakcie kontroli.

Wydatki. W projekcie ustawy budżetowej na rok 2016 planowane są wydatki budżetowe w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego w łącznej wysokości 32 431 tys. zł, w tym 1608 tys. zł przeznaczonych na finansowanie i współfinansowanie wydatków związanych z realizacją Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020. Wydatki bieżące, bez wydatków dotyczących POPT, w roku 2016 wyniosą 30 938 tys. zł. Główną pozycję stanowią wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń wszystkich grup pracowniczych w kwocie 20 122 tys. zł, czyli 65% budżetu części 71 ogółem. Pozostałe wydatki bieżące będą przeznaczone głównie na opracowanie opinii, analiz i ekspertyz, tłumaczenia, podróże służbowe, krajowe i zagraniczne oraz szkolenia pracowników, jak również wynajem pomieszczeń, zakup usług, materiałów i wyposażenia.

Wydatki związane z Programem Operacyjnym Pomoc Techniczna 2014-2020 wyniosą 1608 tys. zł. Wydatki w tym zakresie zaplanowano w szczególności na zakup usług tłumaczenia, wykonanie ekspertyz technicznych i prawnych, szkolenia członków korpusu służby cywilnej. W kwocie tej zaplanowano również wynagrodzenia osobowe członków korpusu służy cywilnej wraz z pochodnymi.

W 2016 r. na wydatki z tytułu wynagrodzeń, łącznie z POPT, zaplanowano kwotę 17 440 tys. zł, z tego 952 tys. zł stanowią wynagrodzenia osobowe pracowników, w tym osoby nieobjęte mnożnikowymi systemami wynagrodzeń – 400 tys. zł i osoby zajmujące kierownicze stanowiska państwowe – 552 tys. zł. Kwotę 15 301 tys. zł zaplanowano na wynagrodzenia członków korpusu służby cywilnej, łącznie z POPT, oraz kwotę 1187 tys. zł na dodatkowe wynagrodzenia roczne dla członków korpusu służby cywilnej i osób nieobjętych mnożnikowym systemem wynagrodzenia. Wydatki na cele majątkowe zaplanowano w wysokości 1850 tys. zł, w tym kwota 1735 tys. zł dotyczy zakupu oprogramowania oraz sprzętu informatycznego, a pozostała zakupu urządzeń biurowych. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dziękuje za uwagę i uprzejmie proszę o pozytywne zaopiniowanie budżetu Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2016.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. I poproszę pana posła przewodniczącego Artura Zasadę o kilka zdań koreferatu. Proszę bardzo.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni goście, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest właściwy w sprawach: regulacji transportu kolejowego, licencjonowania transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych, bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym oraz licencji i świadectw maszynistów. Prezes UTK przygotował długą listę zadań priorytetowych na rok 2016, a w tym, w szczególności zadania w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, monitorowanie skuteczności i spójności realizacji obowiązków związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa działalności podmiotów sektora kolejowego, wspieranie rozwoju systemów i standardów bezpieczeństwa oraz konkurencyjności transportu kolejowego i zmniejszania obciążeń administracyjnych, nadzór nad funkcjonowaniem rynku transportu kolejowego, współpracę w zakresie budowy wspólnego rynku kolejowego, nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym, zwiększenie sprawności i efektywności pracy UTK.

W części dotyczącej planowanej realizacji dochodów w roku 2016, w projekcie ustawy budżetowej planowane są dochody budżetowe w wysokości 3310 tys. zł ze źródeł wynika-

jących z ustawy o transporcie kolejowym oraz aktów wykonawczych do tej ustawy. Ogółem w 2016 r. zakłada się zmniejszenie realizacji dochodów o 8% w stosunku do dochodów planowanych na rok 2015. I tak, na ten projekt składają się, między innymi, planowane wpływy z opłat za koncesje i licencje oraz wpływy z rożnych opłat. Nie będę powtarzać tych informacji, które już były podane wcześniej i skoncentruję się na podsumowaniu tych planowanych wydatków w roku 2016.

Po stronie wydatków w projekcie ustawy budżetowej na rok 2016, w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego zaplanowano wydatki budżetowe w łącznej wysokości 32 431 tys. zł, co oznacza wzrost planowanych wydatków w stosunku do roku 2015 o 7%. W ramach tych środków na finansowanie i współfinansowanie wydatków związanych z realizacją Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna zaplanowano kwotę 1608 tys. zł, a pozostałe wydatki w kwocie 30 823 tys. zł zostaną przeznaczone na wydatki bieżące majątkowe oraz świadczenia na rzecz osób fizycznych, niezbędne do realizacji zadań prezesa UTK oraz ciągłej i niezakłóconej pracy obsługującego go Urzędu.

I ostatnia rzecz, która pewnie interesuje szanownych państwa, to kwestia zatrudnienia i zatrudnienia. W roku 2016 na wydatki z tytułu wynagrodzeń zaplanowano kwotę 17 440 tys. zł, z tego 952 tys. zł na wynagrodzenia osobowe pracowników, 15 301 tys. zł na wynagrodzenia członków korpusu służby cywilnej, 1187 tys. zł na dodatkowe wynagrodzenia roczne dla członków korpusu służby cywilnej oraz osób nieobjętych mnożnikowymi systemami wynagrodzeń.

Postarałem się powiedzieć to bardzo szybko i jednocześnie bardzo proszę – rezerwuję sobie prawo do tego – żebym mógł uczestniczyć w dyskusji. Natomiast, oczywiście wnoszę o przyjęcie tego projektu budżetu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję w tym punkcie. Kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos? Czyżby pan poseł chciał jeszcze uzupełnić swoją wypowiedź? Jeżeli nie ma żadnych dodatkowych głosów… Zatem, jeżeli nie ma…

Poseł Artur Zasada (PiS):

Chciałbym jeszcze uzupełnić…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Jednak pan poseł chciałby uzupełnić. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Dwie kwestie. Pierwsza, natury ogólnej, związana z implementacją w 2016 r. IV pakietu kolejowego. Z mojej perspektywy kluczowym wyzwaniem regulacyjnym na polskim rynku kolejowym jest przygotowanie się Urzędu Transportu Kolejowego do implementacji części technicznej IV pakietu kolejowego, czyli obejmującej dyrektywy w sprawie interoperacyjności i bezpieczeństwa oraz rozporządzenia w sprawie Europejskiej Agencji Kolejowej – ERA. Przewidziano tam, między innymi, nowe funkcje dla ERA. Dzięki sprawnej pracy, między innymi, przedstawicielstwa PKP, udało się utrzymać, wbrew pierwotnej inicjatywie Komisji Europejskiej, kompetencje w zakresie wydawania zezwoleń dla pojazdów i certyfikatów bezpieczeństwa w działalności wykonywanej w ruchu krajowym. Natomiast, w przewozach międzynarodowych kompetencje te uzyska ERA. Zezwolenia i certyfikaty będą mogły być wydawane również przez ERA i konieczne będzie zapewnienie skutecznej współpracy i wymiany informacji w powyższym zakresie pomiędzy UTK i Agencją, na przykład, komu przyznano certyfikat, komu odmówiono itp. Powyższa ścisła współpraca z ERA nieodzowna będzie także w przypadku projektów Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym – ERTMS, gdzie krajowe organa bezpieczeństwa i Agencja będą wspólnie przyznawać zezwolenia na wdrożenie systemu przesyłając sobie właściwą dokumentację do oceny. System wymiany informacji UTK-ERA nie może wstrzymywać działalności operacyjnej zarządców i operatorów. Ponadto, na polu międzynarodowym UTK będzie musiało współpracować z innymi organami regulacyjnymi w ramach europejskiej sieci organów regulacyjnych oraz IRG-Rail, czyli Independent Regulations Group. To są same organy regulacyjne. Tam odbywają się

spotkania grup roboczych, a w 2016 r. Polska będzie przewodniczyć tej organizacji, więc tu też powinna być aktywna.

Za chwilę powiem, dlaczego to wszystko mówię. Kolejny bardzo ważny aspekt, to jest wzrost jakości usług będących w kompetencji Urzędu Transportu Kolejowego. I na tym chciałbym się chwilę zatrzymać, bo przejrzałem ten projekt budżetu i te kwoty, które są zapisane dla pracowników UTK, nieznacznie się zwiększą. Myślę, że osobowo –przedstawiciel UTK mi to potwierdzi – pracuje pewnie około 200 osób. Natomiast, dla porównania, w niemieckim odpowiedniku UTK, EBA, pracuje podobno około 1300 osób. Oba rynki są zliberalizowane w znacznym stopniu, natomiast dysproporcja w zatrudnieniu może skutkować tym, że zaangażowanie wobec ERA, czyli tam, gdzie tworzy się różne TSI, czyli techniczne specyfikacje do spraw interoperacyjności i bezpieczeństwa, będzie znacznie większe ze strony regulatorów tam, gdzie są odpowiednie środki i tam, gdzie są odpowiednie kadry.

I jeszcze dodatkowa kwestia. Jeżeli państwo poradzą sobie tymi kadrami, jakie mają, to jest jeszcze kwestia związana z bezpieczeństwem, bo obok postępującej liberalizacji, ERA będzie wymuszać na Polsce zagwarantowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa kolei w Polsce. Znane są przypadki ostatnich katastrof, na przykład, w Szczekocinach, a do tego trzeba dołożyć także trwający równolegle postęp modernizacyjny w sieci kolejowej w Polsce. Dlatego konieczny jest – mam wrażenie – właściwy nadzór ze strony Urzędu Transportu Kolejowego, a ten – to kolejna sugestia – chyba nie będzie możliwy przy tych kadrach, jakie są zaplanowane. Takie dwie uwagi.

I trzecia. Z mojej perspektywy byłego posła do Parlamentu Europejskiego, który zajmował się, między innymi, prawami pasażerów w transporcie lotniczym – byłem reporterem przy tego typu dokumencie – zastanawiam się, co Urząd Transportu Kolejowego chce zrobić dla poprawy jakości podróży osób, które są nazywane w dużym skrócie osobami niepełnosprawnymi lub o ograniczonych możliwościach ruchowych. Na podstawie moich obserwacji mam wrażenie, że jest mnóstwo do wykonania w implementacji obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1371 z 2007. W tym rozporządzeniu jest wyraźnie napisane, kto może korzystać z tego typu pomocy. I to są nie tylko osoby na wózkach inwalidzkich, które podróżują, ale także osoby podróżujące z małymi dziećmi, osoby z ciężkim lub nieporęcznym bagażem, osoby starsze, kobiety w ciąży, osoby niewidome i słabo widzące, głuche i słabo słyszące itd., itd. Z tego wynikają ogromne uprawnienia tych osób, w stosunku do przewoźników kolejowych.

W opinii UTK – bo jest taka opinia – pomoc osobom niepełnosprawnym i tym wszystkim, które przed chwilą wymieniłem, powinna odbywać się na następujących płaszczyznach. Planowanie podróży, strona internetowa, broszura, infolinia dla tych osób, pomoc na stacji kolejowej, przystosowanie dworca do potrzeb osób niepełnosprawnych. To jest kwestia zakresu i sposobu pomocy ze strony pracowników dworca, wejścia i wyjścia z pociągu, pomocy w dotarciu na dworzec, pomocy w dotarciu do miejsca docelowego, pomocy w skomunikowaniu się podróżnego… Nie, ja to mówię tylko przy okazji budżetu, dlatego, że…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Bardzo proszę nie wchodzić w dyskurs pomiędzy członkami Komisji. Przy czym, rzeczywiście apeluję do pana posła o zawężenie wypowiedzi do tematu…

Poseł Artur Zasada (PiS):

Już kończę. Jednym zdaniem. Czy przy tych środkach, które macie – mówię o środkach osobowych i finansowych – jesteście w stanie wszystkie te zadania wykonać, bo należą one do tych zadań, które prezes UTK wpisał do planu działań na rok 2016? To jest nawiązanie do tego, dlaczego wcześniej o tym nie wspomniałem. Jeśli te zadania mają być realizowane, to proszę o odpowiedź, czy tymi siłami, tymi środkami, jesteście w stanie te działania zrealizować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Czy ze strony Urzędu pan dyrektor? Zastępca. Proszę bardzo, panie dyrektorze. Pan wiceprezes, proszę bardzo.

Wiceprezes UTK Ignacy Góra:

Jeżeli można – Ignacy Góra, wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego. Ja krótko powiem tak, że nie ma takich środków w budżecie, żeby nie można było ich zagospodarować na podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Wszystkie aspekty, jakie pan poseł raczył tutaj poruszyć, tak naprawdę, już dzisiaj są w obszarze zainteresowania i oddziaływania prezesa UTK. Może zacznę od współpracy z Europejską Agencją Kolejową i IV pakietem kolejowym.

Otóż, tak naprawdę, te zasady współpracy dopiero w tej chwili się tworzą. Przewidujemy podpisanie porozumienia pomiędzy Europejską Agencją Kolejową a narodową władzą bezpieczeństwa, a w naszym przypadku polskim Urzędem Transportu Kolejowego, gdzie te relacje zostaną bardzo szczegółowo podzielone. Jest kilka scenariuszy, ale przewiduje się, że najprawdopodobniej ziści się jeden, i zostanie podpisany. Jest taki podział kompetencji, który mówi o tym, że wszystkie pojazdy wykorzystywane, na przykład, wyłącznie w ruchu krajowym, będą dopuszczane przez prezesa UTK, natomiast te, które będą jeździć w ruchu międzynarodowym, będą dopuszczane przez ERA. Oczywiście to, w jaki sposób technicznie ERA będzie to robić, czy przy pomocy ekspertów, czy przy pomocy pracowników transportu kolejowego, wymaga jeszcze rozstrzygnięcia. Chciałbym uspokoić, że żadne decyzje jeszcze nie zapadły, natomiast podział kompetencji między ERA a kolejowymi władzami bezpieczeństwa – w naszym przypadku Urzędem Transportu Kolejowego – jeszcze się nie dokonał.

Przechodząc do dyrektywy 1371, do ochrony praw pasażerów, chciałbym powiedzieć, że tak naprawdę od początku działalności prezesa Urzędu Transportu Kolejowego my tym obszarem szczególnie się zajmujemy. Co możemy zrobić? Pewnie państwo nie wiedzą, ale, na przykład, przy Prezesie UTK działają dwa zespoły, które mają na celu właśnie wypracowanie nie tylko pewnych standardów, które w przepisach prawa obowiązującego są opisane, ale również sprawdzenie na ich gruncie, czy, na przykład, polskie dworce te standardy spełniają.

Jakie możliwości oddziaływania ma również prezes UTK, jeżeli chodzi o ochronę pracowników niepełnosprawnych? A takie, że w przypadku budowy nowych dworców, modernizacji dworców, modernizacji linii kolejowych, budowy nowych pojazdów kolejowych, modernizacji starych pojazdów kolejowych to my stoimy na straży tego, żeby te pojazdy i ta infrastruktura były budowane zgodnie z obowiązującymi przepisami i spełniały wszystkie normy, które wynikają właśnie z tych nowych technicznych specyfikacji interoperacyjności, które właśnie uwzględniają te kwestie dotyczące pasażerów, osób niepełnosprawnych. Muszę zapewnić pana posła i pana przewodniczącego, że te kwestie na bieżąco przez prezesa UTK są rozpatrywane i regulowane.

Proszę państwa, nie wiem, czy to jest sposobność do tego, żeby ten temat rozwijać – pan przewodniczący wyraźnie wskazuje, że nie – ale myślę, że warto by było na ten temat porozmawiać właśnie w takim gronie, bo wydaje mi się, że powszechna wiedza, nawet społeczeństwa, o tym obszarze oddziaływania prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wśród tych wszystkich tematów, o których pan poseł tutaj mówił, jeszcze nie jest na właściwym poziomie, jest zbyt mała. Myślę, że warto byłoby ją powiększyć.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Bardzo serdecznie dziękuję. Myślę, że to jest znakomita intencja, którą tutaj pan poseł i pan prezes wyrazili. Jesteśmy w przededniu konstruowania planu pracy na najbliższe półrocze, sądzę więc, że warto, aby ten punkt w tym planie pracy znalazł się. Wówczas będziemy mogli dogłębnie pochylić się nad tymi problemami, o których państwo powiedzieli.

Jeżeli nie zauważę innych zgłoszeń, stwierdzę, że padł wniosek o pozytywną opinię w stosunku do części 71. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu – nie słyszę sprzeciwu – stwierdzam, że Komisja pozytywnie zaopiniowała budżet w części 71.

Pozostały nam części budżetowe 83 i 85. Myślę, że odnośnie do tego punktu pan minister już wygłosił zdanie… Uznamy, że wygłosił nieco wcześniej. Nie wiem, czy pan minister chciałby jeszcze coś dopowiedzieć, bo to niejako kończy udział Ministerstwa w posiedzeniu naszej Komisji. Uznając więc, że głos podziękowania już padł ze strony Mini-

sterstwa. Dziękujemy panu ministrowi i panom ministrom, i przechodzimy do dwóch ostatnich części budżetowych – 83 i 85. Proszę przedstawicieli Ministerstwa Finansów o ich przedstawienie. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Gospodarczej Ministerstwa Finansów Barbara Brodowska-Mączka:

Barbara Brodowska-Mączka, Ministerstwo Finansów. Jeżeli chodzi o część 83 – Rezerwy celowe, w obszarze właściwości Komisji Infrastruktury są cztery rezerwy. Pozycja 41 – Uzupełnienie wydatków na gospodarkę nieruchomościami – zaplanowana w kwocie 27 000 tys. zł. Są to środki przeznaczone na uzupełnienie środków, które, odnośnie do zasady, są w częściach poszczególnych wojewodów. Związane są z porządkowaniem stanu prawnego nieruchomości Skarbu Państwa, wykonaniem operatów szacunkowych niezbędnych do wykonania decyzji ustalających wysokości odszkodowań za nieruchomości przyjmowane pod drogi publiczne, utrzymanie i remont przyjmowanych do zasobu Skarbu Państwa nieruchomości w trakcie 2016 r.

Pozostałe trzy pozycje, tak naprawdę, zreferował pan minister Smoliński przy okazji omawiania tych trzech części. Przypomnę tylko, że to jest pozycja 65 – kwota 730 000 tys. zł. To są MdM-y. Pozycja 70 – 6670 tys. zł. To jest sfinansowanie kosztu netto dla operatora wyznaczonego z tytułu obowiązku świadczenia usług powszechnych. To jest operator pocztowy. I pozycja 75 – Rekompensata z tytułu normalizacji rachunkowości związanej z infrastrukturą kolejową – 110 000 tys. zł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś…? Przepraszam, mamy koreferenta. Proszę bardzo, pan poseł Woźniak.

Poseł Grzegorz Adam Woźniak (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, rozpoczynamy czwartą godzinę procedowania, więc postaram się w dużym skrócie merytorycznym odnieść się do części 83 – Rezerwy celowe. Tak, jak pani z Ministerstwa powiedziała, są cztery pozycje. Może nie będę tego powtarzać. W tej pozycji 41 na uzupełnienie wydatków na gospodarkę nieruchomościami ważną pozycją jest wykonanie operatów szacunkowych niezbędnych do wydawania decyzji ustalających wysokość odszkodowania za nieruchomości przejmowane pod drogi publiczne. Dzisiaj o tych droga wiele mówiliśmy.

Pozycja 65 – również dzisiaj była omawiana dość szeroko. Jest to, mówiąc w skrócie, wsparcie dla programu mieszkaniowego MdM – 730 000 tys. zł. Również nie będę tego powtarzać. Jeżeli będą pytania, to na pewno te informacje będą uzupełnione.

W pozycji 71 – rezerwa na sfinansowanie kosztów operatora wyznaczonego do obowiązku świadczenia usług powszechnych, chodzi o operatora pocztowego. I w pozycji 75 – Rekompensata z tytułu normalizacji rachunkowości związanej z infrastrukturą kolejową – przed chwilą pani to też omawiała – 110 000 tys. zł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Czy jakiś wniosek pan poseł zechce na koniec sformułować?

Poseł Grzegorz Adam Woźniak (PiS):

Tak, już na koniec. Są to – jak powiedziałem – cztery pozycje, bardzo szczegółowo przedstawione. Proszę Wysoką Komisję o przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie pozycji 83 w zakresie tych czterech rezerw – 41, 65, 71 i 75. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z pań i panów posłów chciałby zabrać głos w tym punkcie? Jeżeli nie, zapytam, czy możemy uznać, że głosu sprzeciwu nie słyszę, jeżeli chodzi o pozytywne zaopiniowanie budżetu. Głosu przeciwnego nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie zaopiniowała część 83 budżetu.

Pozostała nam ostatnia część 85. Proszę bardzo, Ministerstwa Finansów.

Zastępca dyrektora departamentu MF Barbara Brodowska-Mączka:

Barbara Brodowska-Mączka, Ministerstwo Finansów. Szczegółowy materiał został przedłożony w wersji papierowej, więc, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, może tylko

pokrótce powiem, że w ramach dochodów, w projekcie ustawy budżetowej na rok 2016, w dziale 600 zaplanowano kwotę 8720 tys. zł i są to głównie wpływy z najmu i dzierżawy składników majątkowych na przejściach, kary pieniężne nakładane przez inspektorów wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego i opłaty związane z realizacją zadań zlecanych jednostkom samorządu terytorialnego.

W ramach wydatków, w dziale 600, na rok 2016 ujęta została kwota 876 170 tys. zł. W ramach tych wydatków realizowane są zarówno zadania bieżące, związane z funkcjonowaniem jednostek, inne zadania, jak i wydatki majątkowe. Jeżeli chodzi o wydatki bieżące, głównie przeznaczane są na krajowe pasażerskie przewozy autobusowe. To jest kwota 691 339 tys. zł. Koszty utrzymania przejść granicznych, czyli koszty bieżące – 86 859 tys. zł, bieżąca działalność inspekcji transportu drogowego w obszarze wojewódzkich inspektoratów – 67 692 tys. zł i pozostała dzielność – 1726 tys. zł. Tutaj wojewodowie realizują renty zasądzone wyrokami w okresach wieloletnich, wydawanie zaświadczeń ADR jako zadanie z zakresu administracji rządowej i koszty prowadzenia rejestru przedsiębiorców, na przykład, prowadzących stacje kontroli pojazdów czy nadzór nad tymi stacjami – to jest również zadanie z zakresu administracji rządowej.

W ramach wydatków majątkowych, są to głównie potrzeby przejść granicznych. Zadania – 25 819 tys. zł. Są to zarówno zadania budowlane, jak i zakupy inwestycyjne. I tutaj występuje jedyna dotacja celowa, jaka jest w obszarze działu 600. To jest niewielka kwota – ponad 700 tys. zł. Jeden z wojewodów – wojewoda śląski – zaplanował taką dotację na realizację zadań na przejściach – zakupy inwestycyjne. To zarządca portu lotniczego realizuje takie zadanie w ramach umowy dotacyjnej. I w ramach wydatków majątkowych, dodatkowo, potrzeby wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego są finansowane w kwocie 2735 tys. zł.

Jeszcze tylko wynagrodzenia. Są realizowane na przejściach granicznych. To są drogowe przejścia graniczne w czterech województwach. Tam finansujemy osoby nieobjęte mnożnikowymi systemami wynagrodzeń – to są osoby do obsługi tych przejść – oraz wydatki na wynagrodzenia w inspekcjach transportu drogowego w wojewódzkich inspektoratach. Dziękuję bardzo. Proszę o przyjęcie pozytywnej opinii w tym obszarze.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Poproszę pana posła Grzegorza Woźniaka o krótki koreferat.

Poseł Grzegorz Adam Woźniak (PiS):

Tak, krótki. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pani z Ministerstwa Finansów bardzo szczegółowo to przedstawiła, ale chciałbym się odnieść nie do dochodów, ale do wydatków i zwrócić uwagę na dwie pozytywne pozycje. Wydatki opiewają na kwotę 876 170 tys. zł, z czego lwia część – 691 339 tys. zł – są to krajowe pasażerskie przewozy autobusowe. Chodzi tu o refundację bezpłatnych i ulgowych przejazdów. A również w wydatkach inwestycyjnych są zaplanowane kwoty na modernizację przejść granicznych. Jak tu wspomniała pani z MF, są to przejścia wschodniej i północnej Polsce, które są modernizowane, w Gołdapi, Kukurykach, Bobrownikach czy Kuźnicy Białostockiej – a jest to bardzo ważny czynnik – które pomogą w lepszym komunikowaniu się z państwami, które graniczą z Polską od wschodu, i usprawnią wymianę handlową czy pasażerską. W części 85 – Budżety wojewodów, dział 600, proszę Wysoką Komisję o pozytywne zaopiniowanie tej pozycji budżetowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z pań i panów posłów chciałby zabrać głos w tym punkcie? Jeżeli nie, stwierdzę, że Komisja pozytywnie opiniuje budżet w części 85, jeżeli nie usłyszę sprzeciwu. Sprzeciwu nie słyszę. Stwierdzam, że tak właśnie Komisja postanowiła opiniując pozytywnie część 85.

W ten sposób, szanowni państwo, zakończyliśmy rozpatrywanie projektu budżetu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła opinię o projekcie ustawy budżetowej na rok 2016 w omówionych częściach.

Musimy jeszcze wybrać przedstawiciela Komisji na posiedzenie Komisji Finansów Publicznych. Jeżeli państwo nie mieliby nic przeciwko temu…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Proponuję pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Bardzo dziękuję. Wezmę na siebie ten zaszczytny obowiązek i będę reprezentować Komisję na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych. Jeżeli jest jakaś inna kandydatura… Nie widzę zgłoszeń. Stwierdza więc, że Komisja wybrała na swojego reprezentanta do Komisji Finansów Publicznych moją skromną osobę.

Na tym wyczerpujemy porządek dzienny posiedzenia. Dziękuję państwu. A że spotykamy się na progu Nowego Roku, pragnę wszystkim członkom Komisji, wszystkim zaproszonym gościom i pracownikom Komisji złożyć najserdeczniejsze życzenia do siego roku 2016.

W ten sposób kończę posiedzenie Komisji. Dziękuję państwu bardzo.